

ΣΠΟΥΔΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑΙ-ΚΟΙΝΩΝΙΚΑΙ-ΤΕΧΝΙΚΑΙ

Περιοδική έκδοσις τῆς ἐν Πειραιεὶ Ἀνωτάτης Βιομηχανικῆς Σχολῆς

Οἰκονομικὸν ἔτος 1973

Τόμος ΚΒ'

Τεύχος 1

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

ΙΩΑΝΝΟΥ Κ. ΧΟΛΕΒΑ : Μέτρα Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς	Σελ. 1
ΑΝΤΩΝΙΟΥ Χ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΥ : Ἐν ὑπόδειγμα τοῦ προβλήματος μεταφορῶν	» 42
ΘΕΟΔΩΡΟΥ Α. ΣΚΟΥΝΤΖΟΥ : Συναρτήσεις ἐπενδύσεων εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Οἰκονομίαν	» 49
ΓΕΩΡΓΙΟΥ Π. ΧΙΩΤΗ : Κατανουὴ τῆς Βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως εἰς τὸν Ἑλληνικὸν χῶρον	» 64
ΠΑΥΛΟΥ Μ. ΜΑΛΙΝΔΡΕΤΟΥ : Προβλήματα ἐπενδύσεων εἰς κατοικίας	» 107
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΖΩΗ	
ΛΑΖΑΡΟΥ Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗ : Ἡ συμβολὴ τῆς Εὐρώπης εἰς τὴν Παγκόσμιον Οἰκονομίαν	» 150
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ Κ. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ : Τὰ ἄτυπα φαινόμενα ἐντὸς τῶν ἐπιχειρήσεων	» 188
ΑΝΔΡΕΟΥ Ι. ΘΑΝΑΣΟΥΛΙΑ : Τὸ ζήτημα τῶν μονοπωλίων εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινότητα καὶ τὴν Ἑλλάδα	» 207
ΙΩΑΝΝΟΥ Ν. ΚΙΝΝΑ : Σύγχρονοι τάσεις ἐρεύνης εἰς τὸν τομέα τῶν διεθνῶν σχέσεων	» 217
ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΩΝ ΙΔΕΩΝ	
ΙΩΑΝΝΟΥ Κ. ΕΖΑΡΧΟΥ : Τὸ παρὸν καὶ τὸ μέλλον τῆς ἐκπαίδευσεως ἐν Ἑλλάδι	» 231
ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ ΚΥΡΙΑΖΟΠΟΥΛΟΥ : Γλωσσολογικὰ γεγονότα	» 303
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ : Τὰ πορίσματα τοῦ Ε' Συνεδρίου ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Ἑλλάδος	» 311
ΑΓΓΕΛΟΥ Ι. ΝΙΝΟΥ : Αὐτοτελεῖς ἐκδόσεις ἐπὶ τῆς ὀργανώσεως καὶ διοικήσεως ὀργανισμῶν	» 318
ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΕΛΛΗΝΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΩΝ : Ἡ εὐθνή ἐργασία τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν	» 325
ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ : Ἐπιθεώρησις τῶν βιβλίων	» 329

οίουδήποτε μέτρου ὑφ' ἐνὸς μέλους τῆς Κυβερνήσεως ἀποβαίνει ὑπὲρ ἢ εἰς βάρος ὀλοκλήρου τῆς Κυβερνήσεως.

2. Εἶχον τὴν εὐτυχίαν νὰ διατελέσω Ὑπουργὸς εἰς μίαν περίοδον χαρακτηριζομένην ἐκ τῶν ἑξῆς : α) τῆς δυνατότητος ταχείας προωθήσεως τῶν θεμάτων, β) τῆς πλήρους κατανοήσεως ἐκ μέρους τῆς ἡγεσίας τῆς Κυβερνήσεως καὶ γ) τῆς υπάρξεως ἐνὸς γενικωτέρου κλίματος γαλήνης, σταθερότητος, ἐργατικότητος καὶ προόδου.

3. Ἡ συμπαράστασις εἰς τὸ ἔργον ὄλων τῶν ὑπουργῶν, ἐκ μέρους τῆς κυβερνητικῆς ἡγεσίας ἢ το πλήρης. Ἰδιαιτέρως ὁμως ἐπιθυμῶ νὰ μνημονεύσω τὴν συμπαράστασιν, ἣτις παρείχετο εἰς τοὺς διευθύνοντας οἰκονομικὰ ὑπουργεῖα (ἐν οἷς καὶ τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας) τόσον παρὰ τοῦ Πρωθυπουργοῦ κ. Γεωργίου Παπαδοπούλου (ὅστις χαράσσει τὴν γενικωτέραν πορείαν καὶ τὸ πλαίσιον τῶν κατευθύνσεων) καὶ τοῦ ἀντιπροέδρου κ. Στ. Παττακοῦ, ὅσον καὶ παρὰ τοῦ ἐποπτεύοντος ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ τομέως Ὑπουργοῦ τοῦ Συντονισμοῦ — τότε — κ. Νικ. Μακαρέζου. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις ἢ ἐνεργὸς παρέμβασις τῶν ἀνωτέρω διὰ τὴν καλὴν ἔκβασιν μιᾶς προσπαθείας ἢ τὴν τελεσφόρησιν ἐνὸς μέτρου ἦτο — ὡς εἶναι εὐνόητον — ἄκρως οὐσιώδης καὶ σημαντικῆ.

4. Πέραν τοῦ εὐμενοῦς κλίματος καὶ περιβάλλοντος, ἕτερος εὐμενῆς παράγων ὑπῆρξεν ἡ χρονικὴ διάρκεια ἀσκήσεως τῶν ὑπουργικῶν καθηκόντων (38 μῆνες). Παρεσχέθη οὕτως ἡ εὐκαιρία, ἀφ' ἐνὸς μὲν τῆς πλήρους ἐνημερώσεως ἐπὶ τῶν πολυαρίθμων προβλημάτων τοῦ ἐνιαίου — τότε — φορέως διοικήσεως τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἀφ' ἑτέρου τῆς ἀνέτου ἀποδόσεως εἰς ἔργον.

Ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω προϋποθέσεις καὶ μὲ τὰ δεδομένα ταῦτα, ἐπετελέσθη — κατὰ κοινὴν πάντων ὁμολογίαν — ἔργον γόνιμον καὶ ἐπαγωγόν, τὸ ὁποῖον χωρὶς νὰ ἀποπειρῶμαι ὅπως τὸ οἰκειοποιηθῶ ἢ προσωποποιήσω, παραθέτω κατωτέρω, μετ' αἰτιολογήσεως καὶ ἐρμηνείας τῶν σημαντικωτέρων ἐκ τῶν ληφθέντων καθ' ἕκαστα μέτρων.

Ἡ παράθεσις τῶν στοιχείων θὰ γίνῃ κατὰ τὴν ἀκόλουθον σειρὰν : Α. Αἱ γενικαὶ κατευθύνσεις τῆς ἀσκηθείσης Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς. Β. Προγραμματισμὸς δράσεως. Γ. Ἐξωτερικὴ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ - Ἐξωτερικαὶ σχέσεις. Δ. Πολιτικὴ οἰκονομικῶν κινήτρων. Ε. Δημοσιονομικὴ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ. ΣΤ. Δημιουργία καταλλήλου ἐθνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς (θεσμικὴ ὑποδομὴ - ἐγχώριος ναυτασφαλιστικὴ ἀγορὰ - ναυτιλιακὴ πίστις - τηλεπικοινωνιακὴ ἐξυπηρέτησις τῆς ναυτιλίας - ναυτικὴ ἐκπαίδευσις - εἰδικαὶ τεχνικαὶ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ὑπηρεσίαι - δημιουργία ναυλαγορᾶς ἐν Ἑλλάδι - ναυπηγοεπισκευαστικὴ βιομηχανία - ὑπηρεσίαι κρατικοῦ φορέως διοικήσεως τῆς ναυτιλίας). Ζ. Ναυτεργατικὴ καὶ Ναυτιλιακὴ Κοινωνικὴ Πολιτικὴ. Η. Μέτρα ἀσφαλείας τῆς Ναυσιπλοΐας. Θ. Μέτρα ἀστυνομεύσεως λιμένων καὶ τοῦ θαλασσίου χώρου. Ι. Μέτρα διὰ τινὰς κατ' ἰδίαν τομεῖς τῆς Ναυτιλίας (ἐπιβατηγὸς ἀκτοπλοῖα - φορτηγὸς ἀκτοπλοῖα - μεσογειακὴ φορτηγὸς ναυτιλία - ὑπερωκεάνειος ἐπιβατηγὸς ναυτιλία - ναυτιλία τουριστικῶν περιηγήσεων - εἰδικὴ κατηγορία ταχυπλόων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν). ΙΑ. Μέτρα Λιμενικῆς Πολιτικῆς. ΙΒ. Μέτρα ἀφορῶντα εἰς τὸν ψυχολογικὸν παρά-

γοντα. ΙΓ. Προβολή τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. ΙΔ. Λοιπὰ ἀξιοσημεῖωτα μέτρα.
 ΙΕ. Ἐπιτεύγματα. ΙΣΤ. Τελικὸν Συμπέρασμα.

Α. Αἱ γενικαὶ κατευθύνσεις τῆς ἀσκηθείσης Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς

1. Αἱ γενικώτεραι κατευθύνσεις οἰασθήποτε Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς ἐξαρτῶνται ἐκάστοτε ἐκ τῆς ἀντιλήψεως περὶ τοῦ ρόλου, τὸν ὁποῖον διαδραματίζει ἐκαστῆ ἐθνικῇ Ἐμπορικῇ Ναυτιλίᾳ διὰ τὴν χώραν εἰς τὴν ὁποίαν ἀνήκει. Ἐναλόγως τῆς ἀντιλήψεως ταύτης προκύπτει καὶ ἡ ἀποδιδομένη εἰς τὴν ἐθνικὴν ναυτιλίαν σημασία. Ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως ὁ ρόλος τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας εἶναι — κατὰ σειρὰν προτεραιότητος — ἐθνικοπολιτικός, ἐθνικοαμυντικός καὶ οἰκονομικός. Ἐθνικοπολιτικός διότι, ὡς κατ' ἐπανάληψιν ἐλέχθη παρὰ τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ, διὰ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἥτις περιάγει ὑπερηφάνως τὴν κυανόλευκον εἰς ὅλα τὰ μήκη καὶ τὰ πλάτη τῶν θαλασσῶν καὶ τοὺς λιμένας τῆς ὕδρογειοῦ, ὑλοποιεῖται, κατὰ τινα τρόπον, τὸ ὄνειρον τῆς Μεγάλης Ἑλλάδος. Ἐθνικοαμυντικός διότι ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἐχαρακτηρίσθη παρὰ τοῦ ἀειμνήστου Μεγάλου Τσῶρτσιλ ὡς τέταρτον ὄπλον καὶ ἐπομένως, ἰσχυρὰ ναυτιλία ἐνισχύει τὸν ἀμυντικὸν θώρακα τοῦ ἔθνους. Οἰκονομικός δέ, κυρίως, διότι ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης ἀποβαίνει οὐσιώδης πηγὴ εἰσροῆς συναλλάγματος εἰς τὴν χώραν, τοῦτο δὲ ἔχει ἰδιαιτέραν σημασίαν διὰ τὴν χώραν μας, τῆς ὁποίας τὸ ἐμπορικὸν ἰσοζύγιον ἐμφανίζει ἔντονον παθητικότητα καὶ ἥτις προσδοκᾷ τὴν συναλλαγματικὴν τῆς ἀνακούφισιν ἐκ τῶν ἀδήλων πόρων, εἰς τοὺς ὁποίους ἐντάσσεται καὶ τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα.

2. Ἡ ἀνωτέρω ἀντίληψις περὶ τοῦ τριπλοῦ οὐσιώδους ρόλου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὠδήγησεν εἰς τὴν θέσιν σαφῶν καὶ συγκεκριμένων στόχων πρὸς ἐπίτευξιν, διὰ τῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς. Οὕτω, διὰ πρώτην φορὰν ἐτέθησαν ὡς στόχοι τῆς Πολιτικῆς ταύτης οἱ ἑξῆς : α) Αὐξήσις τῆς ὑπὸ τὴν κυανόλευκον χωρητικότητος, κατὰ τὸ δυνατόν μεγαλυτέρα. Γνωστοῦ ὄντος, ὅτι ἡ ἑλληνόκτητος ναυτιλία κατέχει τὴν πρώτην θέσιν παγκοσμίως, ὅτι μέγα τμήμα αὐτῆς ἐτέλει — καὶ τελεῖ — ὑπὸ ξένας σημαίας (σημαίας εὐκαιρίας, εὐκολίας ἢ ἀσυδοσίας) καὶ ὅτι οἱ Ἕλληνες ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρηματῆαι — οἱ πλέον ἐπιτυχεῖς διεθνῶς, κατὰ κοινὴν ἀναγνώρισιν — συνεχίζουν τὴν ἀλματώδη αὐξήσιν τῶν ἐπιχειρηματικῶν τῶν στόλων διὰ νέων ναυπηγήσεων καὶ ἀγορῶν, ἐτέθη ὡς πρῶτος στόχος ἡ κατὰ τὸ δυνατόν μεγαλυτέρα εἰς ἀριθμὸν ἑλληνοκτῆτων πλοίων ἔνταξις ὑπὸ τὴν κυανόλευκον. β) Ἀνανέωσις τῶν ἐμπορικῶν πλοίων διὰ τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν παλαιωθέντων μὲ πλοῖα νεωτέρας ἡλικίας, ὥστε νὰ παύσῃ ἡ μεγάλη ἡλικία ν' ἀποτελῇ ἀφορμὴν δεινῶν καὶ χαρακτηριστικῶν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, τὸ ὁποῖον καταλλήλως ἐκμεταλλεύονται διὰ νὰ τὴν πλήττουν οἱ ἐχθροὶ τῆς. γ) Αὐξήσις τοῦ εἰσρέοντος ἐκ τῆς Ναυτιλίας συναλλάγματος. Ἐνεφέρθη καὶ ἀνωτέρω ὁ κύριος ρόλος τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν. Ἐξ ἄλλου, τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα εἶναι ἐλεύθερον, ἀμιγές, καθαρὸν, εἰσρέον ἐντὸς τῆς χώρας ἄνευ ἐπιδοτή-

σεων ἢ ἄλλων θυσιῶν καὶ ἄνευ δημοσίων δαπανῶν διὰ παγιοποιήσεις. δ) Στενωτέρα σύνδεσις τῆς Ναυτιλίας μετὰ τῆς Ἑθνικῆς Οἰκονομίας, ἤτοι ἐπιδιώξεις, ἐγκαταστάσεως ἐν Ἑλλάδι τῶν ἐδρῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ὀλοκλήρου ἢ μέρους — ἔστω — τῆς δραστηριότητός των, ἀξιοποιήσεως τοῦ ναυτεργατικοῦ μόχθου ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν καὶ τῆς ἐγχωρίου οἰκονομίας, ὡς καὶ στροφῆς τῶν διεθνoῦς ὀλικῆς κεφαλαιούχων - πλοιοκτητῶν πρὸς διενέργειαν ἐπενδύσεων ἐν Ἑλλάδι, ἐπ' ὠφελείᾳ τοῦ συνόλου. ε) Συγκρότησις καταλλήλου καὶ ἐπαρκoῦς ἐγχωρίου ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς. Δὲν νοεῖται ναυτιλιακὸν κράτος καὶ δὴ μέγα, διαθέτον ὀγκώδη ἐμπορικὸν στόλον, ἄνευ ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς. Ἄλλως ἡ Ναυτιλία παραμένει ἀστήρικτος, ἀσύνδετος καὶ εὐπαθῆς, ἐξαρτωμένη ἀπὸ ξένους παράγοντας. Εἰς τὴν προσπάθειαν ταύτην ἐντάσσεται εἰδικώτερον ὁ ἐκσυγχρονισμὸς τοῦ θεσμικοῦ (νομοθετικοῦ) πλαισίου τοῦ διέποντος τὴν Ναυτιλίαν, ἡ δημιουργία ἐγχωρίου ναυτασφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ἡ σύστασις ἐξειδικευμένων φορέων ἀσκήσεως τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως, ἡ παροχὴ ἐπαρκoῦς τηλεπικοινωνιακῆς πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα ἐξυπηρετήσεως, ἡ ὑπαρξίς εἰδικῶν τεχνικῶν διὰ τὴν Ναυτιλίαν ὑπηρεσιῶν, ἡ ἀνάπτυξις τοῦ ἀπαιτουμένου δικτύου ναυτικῆς ἐκπαιδύσεως, ἡ σύστασις ἐγχωρίου ναυλαγορᾶς, ἡ δημιουργία τῆς ἀναγκαιούσης ναυπηγοεπισκευαστικῆς βιομηχανίας καὶ τέλος ἡ παροχὴ ἱκανοποιητικῶν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ὑπηρεσιῶν τοῦ ἀρμοδίου διὰ τὴν διοίκησίν της κρατικοῦ φορέως. στ) Ἀσκήσις τῆς προσφορωτέρας Ναυτεργατικῆς καὶ Ναυτιλιακῆς Κοινωνικῆς Πολιτικῆς, διὰ τὴν πληρεστέραν ἱκανοποίησιν τοῦ ἐργαζομένου εἰς τὴν ναυτιλίαν ἀνθρώπου καὶ τῆς οἰκογενείας του, ὡς καὶ τοῦ ἀπομάχου τοῦ κύματος. ζ) Δημιουργία καθολικῆς ναυτικῆς συνειδήσεως εἰς τὸ σύνολον τῆς χώρας καὶ τοῦ ἑλληνικοῦ λαοῦ, ὥστε ὅλοι νὰ αἰσθάνωνται «θαλασσινοὶ» καὶ νὰ προσέρχωνται ἐξ ὅλων τῶν περιφερειῶν νέοι διὰ τὴν ἐπὶ πλοίων ἐργασίαν. η) Ἀνάδειξις τοῦ Πειραιῶς, τῆς ναυτικῆς πρωτεύουσης τῆς Ἑλλάδος, εἰς μέγα διεθνὲς κέντρον ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ὥστε ἀφ' ἑνὸς ἡ πατρίς μας ν' ἀποκτήσῃ τὴν βασικὴν της ναυτιλιακὴν ἡγέτιδα πόλιν καὶ ἀφ' ἑτέρου νὰ προσελκυσθῇ εἰς αὐτὴν ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρηματικὴ δραστηριότης, ἀποσπωμένη ἐξ ἄλλων χωρῶν. θ) Δοθέντος τοῦ διεθνoῦς χαρακτῆρος πάσης ναυτιλίας καὶ τῆς ἐπὶ παγκοσμίου ἐπιπέδου ἀναπτύξεως τῆς δράσεώς της, γνωστῆς — προσέτι — οὔσης τῆς ἰδιομορφίας τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἤτις, στερουμένη ἐθνικῶν μεταφορῶν κινεῖται εἰς τὴν ξένην πρὸς ἐξέυρεσιν φορτίων (χάριν δὲ τῆς ἰδιομορφίας ταύτης ἐπέτυχε τὴν τόσον θαυμαστὴν ἀνάπτυξίν της), εἶναι ἀπαραίτητος ἡ ὑπαρξίς καλῶν διεθνῶν σχέσεων καὶ διεθνoῦς ἐπὶ ναυτιλιακῶν θεμάτων συνεργασίας.

3. Αἱ ἀρχαὶ αἱ ὅποια ἠκολουθήθησαν κατὰ τὴν ἀσκηθεῖσαν Ναυτιλιακὴν Πολιτικὴν πρὸς ἐπίτευξιν τῶν ἀνωτέρω στόχων ὑπῆρξαν αἱ ἐξῆς : α) Ρεαλισμὸς κατὰ τὴν ἐκτίμησιν τῶν συνθηκῶν, καὶ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ «δέοντος γενέσθαι», συμφώνως πρὸς ὅσα πράττουν οἱ ἄλλοι ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ καθολικοῦ φαινομένου τοῦ ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ καὶ ἐν ὄψει τῆς ὑπάρξεως τοῦ ἀσφαλοῦς καταφυγίου τῶν «σημαιῶν εὐκολίας». β) Τόλμη καὶ ἀποφασιστικότης κατὰ τὴν ἐπιλογὴν, τὸν προσδιορισμὸν καὶ τὴν λήψιν τῶν μέτρων, ὥστε, ἀδιαφόρως πρὸς τὰς τυχὸν ἀντιδράσεις καὶ συκοφαντίας, νὰ πραγματοποιηθῇ ἡ ἀσφαλεστέρα ἐπί-

τευξίς τῶν τεθέντων στόχων. γ) Σταθερότης καὶ συνέπεια κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν μέτρων. Ὅ,τι γενικῶς ἐχαρακτήριζε τὸ παρελθὸν ἦτο ἡ ἔλλειψις σαφοῦς προσανατολισμοῦ, ἡ ἀστάθεια καὶ ἡ ἀσυνέπεια ὡς πρὸς τὰ λαμβανόμενα μέτρα. Ἡ κατάστασις αὕτη εἶχεν ἀπογοητεύσει τοὺς πλοιοκτῆτας καὶ τοὺς ἀπεμάρκρυνεν ἐκ τῆς πατρίδος. Καὶ μόνην θεραπείαν τῆς νόσου ταύτης ἠδύνατο ν' ἀποτελέσῃ ἡ σταθερὰ καὶ συνεπὴς πολιτικὴ.

4. Τὸ χαρακτηριστικὸν τῶν ληφθέντων μέτρων ναυτιλιακῆς πολιτικῆς συνοψίζεται εἰς τὸν λελογισμένον προστατευτισμόν. Εἶναι γνωστόν ὅτι εἰς ὄλας τὰς χώρας τοῦ κόσμου ἡ ἀσκουμένη Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ συνίσταται εἰς λήψιν μέτρων ἀπλοῦ ἕως ἐντόνου ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ, τὰ ὁποῖα φθάνουν μέχρι τῆς —ἀπαραδέκτου— «διακρίσεως σημαίας» καὶ «προτιμῆσεως ἢ ἐπιβολῆς ἐθνικῶν πλοίων», σοβαρῶν ἐπιδοτήσεων κ.ά. Ἐναντι τοῦ ἀκράτου καὶ ἐντόνου αὐτοῦ ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ ἡσκήθη παρ' ἡμῶν ὁ λελογισμένος ἢ ἔλλογος — καὶ εὐλογος — προστατευτισμός, ἔχων τὰς ἐξῆς εἰδικωτέρας ἐκδηλώσεις: α) εὐμενῆς ἀλλ' ὄχι προνομιακῆ μεταχείρισις τῆς ναυτιλίας, β) διατήρησις κατὰ τὸ δυνατόν τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, ἣτις ἐβοήθησεν εἰς τὴν ἀνά τὴν ὑφήλιον ναυτιλιακὴν μας ἐπικράτησιν, γ) ἀποφυγὴ τῶν ἀσκόπων ὀχληρῶν παρεμβάσεων. Οὐχ ἦττον, ὅμως, παραλλήλως πρὸς τ' ἀνωτέρω ἐφηρμόσθησαν καὶ τὰ κάτωθι: α) ἀσκησις τῆς ἀρμοζούσης ἐποπτείας καὶ παρακολουθήσεως παρὰ τῶν ἀρμοδίων ὀργάνων, β) βελτίωσις τῶν ἀμοιβῶν καὶ τῶν ἐν γένει συνθηκῶν διαβιώσεως τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων καὶ γ) τήρησις τῆς ἐπιβαλλομένης ἰσορροπίας εἰς τὴν τριμερῆ συνεργασίαν κράτους - πλοιοκτητῶν - ἐργαζομένων ναυτικῶν.

B. Προγραμματισμὸς δράσεως ὡς πρὸς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν

I. Ὁ Προγραμματισμὸς τῆς δράσεως ὡς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ γενικωτέρου κρατικοῦ οἰκονομικοῦ προγραμματισμοῦ

1. Εἰς τὸ καταρτισθὲν «Οἰκονομικὸν πρόγραμμα ἀναπτύξεως» διὰ τὴν πενταετίαν 1968 - 1972 καὶ εἰς τὸ κεφ. 13 αὐτοῦ μετὰ τίτλον «Πολιτικὴ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» περιελήφθησαν ὀρισμένοι εἰδικώτεροι στόχοι ὡς πρὸς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, ἀφορῶντες κατὰ κύριον λόγον εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ὑποδομήν. Ὅλοι σχεδὸν οἱ ἐκεῖ ἀναφερθέντες στόχοι ἐπετεύχθησαν.

2. Τὸ Υ. Ε. Ν. ἐξέφερεν ἐγκαίρως τὰς ἀπόψεις του ὡς πρὸς τοὺς στόχους οἵτινες δύναται καὶ δεόν νὰ περιληφθοῦν εἰς τὸ νέον πενταετὲς πρόγραμμα οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως 1973 - 77.

3. Ὅμοιος διετυπώθησαν ἀπόψεις διὰ τὸν μακροπρόθεσμον (15ετῆ μετὰ προέκτασιν μέχρι τοῦ ἔτους 2000) οἰκονομικὸν προγραμματισμόν, μετὰ εἰδικωτέρας προβλέψεως ὡς πρὸς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν.

II. Ὁ προγραμματισμός τῆς δράσεως τοῦ ἁρμοδίου φορέως ἐν ὄψει τῆς ἐπιτεύξεως τῶν τεθέντων ἐδρυτέρων στόχων

1. Ἀνωτέρω (εἰς Α/2) ἀνεφέρθησαν οἱ τεθέντες εὐρύτεροι στόχοι τῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς. Ἐν ὄψει αὐτῶν κατηρτίζετο ἐτήσιον πρόγραμμα δράσεως τοῦ ἁρμοδίου φορέως — μὲ κατανομὴν ἁρμοδιοτήτων εἰς ἐπὶ μέρους φορεῖς — τὸ ὁποῖον ἀπὸ τοῦ 1970 ἐπεβλήθη δι' ὅλα τὰ Ὑπουργεῖα κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις τὸ πρόγραμμα ἠκολουθεῖτο μετὰ προσοχῆς καὶ εὐλαβείας. Ἐὰν συνέβαινε κάποτε νὰ μὴ ἐκπληρωθῆ εἰς τῶν εἰδικωτέρων στόχων τοῦ περι οὗ ὁ λόγος ἐτησίου προγράμματος, τοῦτο ὀφείλετο εἰς ἄλλοτριους παράγοντας.

2. Πέραν τοῦ ἐτησίου προγραμματισμοῦ ἐφηρμόσθη ἐπιτυχῶς ὁ μηνιαίος καὶ ὁ ἐβδομαδιαῖος τοιοῦτος. Ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ πρώτου ἐτίθεντο οἱ κατὰ μῆνα πρὸς ἐπίτευξιν στόχοι καὶ διεγράφοντο αἱ ἀπαιτούμεναι διαδικασίαι καὶ ἐνέργειαι. Ἡ ἐξέλιξις τῶν τελευταίων τούτων παρηκολουθεῖτο καθ' ἐβδομάδα, ἀφ' ἑνὸς διὰ τῶν κατατιθεμένων σημειωμάτων τῆς ἐβδομαδιαίας δράσεως ἐκάστου τῶν ἐπὶ μέρους φορέων καὶ ἀφ' ἑτέρου διὰ τῶν καθ' ἐβδομάδα συσκέψεων μὲ συμμετοχὴν τῶν προϊσταμένων αὐτῶν. Κατὰ μῆνα κατηρτίζετο ὁ ἀπολογισμὸς τῆς δράσεως διὰ τὸν διαρρέυσαντα μῆνα καὶ ὁ προγραμματισμὸς τοῦ ἐπερχομένου. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἐπετυγχάνετο ὥστε, τὸ πρόγραμμα (καὶ οἱ στόχοι του) νὰ εἶναι πάντοτε πρὸ τῶν ὀφθαλμῶν τῶν ἁρμοδίων ὀργάνων καὶ νὰ ὑπάρχη, τὸ μὲν τὸ συνεχῆς κέντρισμα πρὸς ἐπίτευξιν τῶν, τὸ δὲ ἡ διαρκῆς ἄνωθεν ἐποπτεία ὡς πρὸς τὴν ἐξέλιξιν τῶν θεμάτων.

Γ. Ἐξωτερικὴ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ—Διεθνεῖς σχέσεις

1. Ἡ ἀναφερθεῖσα ἤδη ἰδιομορφία τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ αὐτὴ αὐτὴ ἡ κτηθεῖσα ὀντότης τῆς Ἑλλάδος ὡς ναυτικοῦ κράτους καὶ ναυτιλιακῆς δυνάμεως ὀλκῆς ἐπέβαλον τὴν τήρησιν τῆς πλέον ὀρθοδόξου, ἐντίμου καὶ καθαρᾶς ἐξωτερικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, συνισταμένης εἰς τρία τινά : α) Τήρησις τῶν ἀρχῶν τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν, τῆς ἐλευθέρας ἀσκήσεως τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου, τῆς ἀποφυγῆς πάσης ἐνεργείας συνιστώσης «διάκρισιν σημαίας» καὶ τοῦ ἐπ' ἀμοιβαιότητι σεβασμοῦ τοῦ ξένου πλοίου. β) Ἐπίτευξις ἁρμονικῶν διεθνῶν σχέσεων, συνεργασία μεθ' ὄλων τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν ἐπὶ ναυτιλιακῶν θεμάτων καὶ συμμετοχὴ εἰς τὰς ἐργασίας τῶν διεθνῶν ὀργανισμῶν, οἵτινες ἀσχολοῦνται μὲ ζητήματα ἀφορῶντα εἰς τὴν ναυτιλίαν. γ) Παροχὴ προστασίας εἰς τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον ἔναντι παντὸς ὅστις θὰ ἔθιγε δι' ἐνεργειῶν του τοῦτο, ὥστε νὰ δύναται αὐτὸ ἀπροσκόπτως νὰ ἀσκῆ τὸ ἔργον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

2. Ἡ Ἑλλάς δι' ἐκπροσώπων τῆς μετέσχε καὶ προσέφερε τὴν θετικὴν συμβολὴν τῆς εἰς τὴν εὐόδωσιν τῶν ἐργασιῶν τῶν Συμβουλίων, Ἐπιτροπῶν καὶ Ὑποεπιτροπῶν, τῶν Διεθνῶν Ὄργανισμῶν, ἤτοι τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν τοῦ Ὄργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως, τοῦ Συμβουλίου τῆς Ὑποεπιτροπῆς καὶ τῶν Ὁμάδων Ἐργασίας τῆς Ναυτιλιακῆς Συμβουλευ-

τικής 'Ομάδος τῶν 12 ναυτιλιακῶν χωρῶν - μελῶν τοῦ Ο. Ο. Σ. Α., τῆς Εἰδικῆς Ναυτιλιακῆς 'Επιτροπῆς τῆς ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ Ο. Η. Ε. συσταθείσης Διεθνoῦς Διασκέψεως 'Εμπορίου καὶ 'Αναπτύξεως, τοῦ Συμβουλίου, τῶν 'Επιτροπῶν, τῶν 'Υποεπιτροπῶν καὶ 'Ομάδων 'Εργασίας τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ 'Οργανισμοῦ, τοῦ Διεθνoῦς 'Οργανισμοῦ 'Εργασίας, τῶν ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ ΝΑΤΟ λειτουργουσῶν 'Ομάδων 'Εργασίας κ.ἄ.

3. Αἱ συναφθεῖσαι Διεθνεῖς Συμβάσεις ναυτιλιακοῦ ἐνδιαφέροντος, εἰς τὴν σύναψιν τῶν ὁποίων μετέσχε καὶ ἡ 'Ελλάς, πολυμερεῖς (καταρτισθεῖσαι ἐν τῷ πλαισίῳ Διεθνῶν 'Οργανισμῶν) ἢ διμερεῖς, ἐκυρώθησαν κατὰ τὰ κρατοῦντα διὰ τῶν ἀπαιτουμένων Νομοθετημάτων καὶ κατέστησαν ἐσωτερικὸν Δίκαιον, ἀποκτήσασαι ὑποχρεωτικὴν ἰσχύν.

4. 'Εκ τῶν ἐπισήμων προσωπικῶν ἐπαφῶν τῆς αὐτῆς περιόδου θεωρῶ ἀξίας ἐξάρσεως, τὰς ἐν 'Ιαπωνίᾳ τοιαύτας κατ' 'Οκτώβριον 1970, ὅτε μετέβην ὡς προσκεκλημένος τῆς Ἰαπωνικῆς Κυβερνήσεως καὶ διεξήγαγον συζητήσεις ἐπὶ ναυτιλιακῶν θεμάτων μετὰ τοῦ Πρωθυπουργοῦ καὶ τῶν ἀρμοδίων ὑπουργῶν καὶ ὑφυπουργῶν, τὴν ἐν Λονδίῳ κατὰ Δεκέμβριον 1969 συνάντησιν μετὰ τοῦ ἀρμοδίου ἐπὶ θεμάτων μεταφορῶν ὑφυπουργοῦ 'Εμπορίου, τὰς ἐν 'Ελλάδι συζητήσεις μετ' ἐκπροσώπων ἀφρικανικῶν κρατῶν. Ὅπως ἰδιαιτέρως θὰ ἐπισημάνω τὴν ἐν Τόκιῳ κατὰ Φεβρουάριον 1971 συνελθοῦσαν Διάσκεψιν τῶν ἀρμοδίων ἐπὶ τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν Ὑπουργῶν τῶν 12 χωρῶν, αἵτινες συνέστησαν τὴν Ναυτιλιακὴν Συμβουλευτικὴν 'Ομάδα (Μεγ. Βρεταννία, Γαλλία, Γερμανία, Ἰταλία, Ὁλλανδία, Βέλγιον, Νορβηγία, Σουηδία, Δανία, Φινλανδία, Ἰαπωνία, 'Ελλάς). Κατὰ τὴν ἐν λόγῳ Διάσκεψιν πλὴν τοῦ ὅτι συνεζητήθησαν θέματα ὑψίστης σημασίας διὰ τὴν παγκόσμιον Ναυτιλίαν (ὡς, τῆς διακρίσεως σημαίας, τοῦ ναυτιλιακοῦ ἐθνικισμοῦ ὀρισμένων ὑπαναπτύκτων χωρῶν, τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» καὶ τῶν «Confereces»), παρεσχέθη ἡ εὐκαιρία καὶ προσωπικῆς ἀνταλλαγῆς ἀπόψεων μετὰ τῶν μετεχόντων ὑπουργῶν, λίαν χρήσιμος.

5. Διαπιστωθείσης τῆς μεγάλης σημασίας τὴν ὁποίαν ἔχει ἡ ἐπίσημος ἐν τῷ 'Εξωτερικῷ κρατικῇ ναυτιλιακῇ ἐκπροσώπησις, ἰδρύθησαν νέαι Λιμενικαὶ 'Αρχαὶ 'Εξωτερικοῦ, ἦτοι Προξενικὰ Λιμεναρχεῖα εἰς Βανκοῦβερ (Καναδᾶ), Ν. Ὁρλεάνην (Η. Π. Α.), Σιγκαπούρην καὶ Χόγκ - Κόγκ, ἐκ τῶν λιμένων τῶν ὁποίων διέρχονται πολλὰ ἑλληνικὰ πλοῖα. Οὕτω, τὸ σύνολον τῶν Λιμενικῶν 'Αρχῶν ἐξωτερικοῦ ἀνῆλθεν εἰς 12.

6. Παραλλήλως πρὸς τὴν συμβολὴν διὰ τὴν ἐπὶ διεθνoῦς ἐπιπέδου καὶ ἐν πνεύματι διακρατικῆς συνεργασίας ἀντιμέτωπισιν τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων, ἀπητήθη ἐπαγρύπνησις, ἄμυνα καὶ κινητοποίησις διὰ τὸν περιορισμὸν τῆς ὑφ' ὀρισμένων χωρῶν ἀσκουμένης πολιτικῆς «διακρίσεως σημαίας» καὶ διὰ τὴν ἐκπόρθησιν τοῦ ἀδιαπεράστου τείχους τὸ ὁποῖον εἶχον ἀνεγείρει ὀρισμένα «κλεισταὶ Διασκέψεις». Πολλὰ κατεβλήθησαν προσπάθειαι πρὸς τὰς δύο ταύτας κατευθύνσεις, ἄλλοτε μετ' ἐπιτυχίας καὶ ἄλλοτε ἀνευ τοιαύτης, μετὰ τὴν πρόθυμον σύμπραξιν τῶν διαπεπιστευμένων εἰς ξένας χώρας διπλωματῶν μας καὶ ἐπὶ σκοπῷ, μειώσεως τῶν κρουσμάτων «διακρίσεως σημαίας» τὰ ὁποῖα ἀπειλοῦν σοβαρῶς τὴν Ναυτιλίαν μας δι' εὐνοήτους λόγους καὶ διεισδύσεως εἰς τὰς μονο-

πωλιακὰς «κλειστάς Διασκέψεις» (Conferences), ἑλληνικῶν ἐταιρειῶν ἐκτελουσῶν πλόας τακτικῶν γραμμῶν.

7. Ἄξια μνείας εἶναι, τέλος, ἡ τῇ ὑποκινήσει τῆς Διεθνούς Ὀργανώσεως Μεταφορῶν (Διεθνούς Συνδικαλιστικῆς Ὀργανώσεως) καὶ διὰ καθαρῶς πολιτικοῦ καθεστῶτος — διενέργεια πράξεων «μπούκοτταρίσματος» (boycott - boycottage) ἐναντίον ἑλληνικῶν πλοίων δι' ἀρνήσεως ἐκφορτώσεως τῶν παρ' ἐργαζομένων εἰς τινὰς δυτικὰς λιμένας. Αἱ πράξεις αὗται περισσότερον ἀπέβλεπον εἰς τὴν χαλάρωσιν τοῦ ρυθμοῦ ἐντάξεως τῶν ἑλληνοκτῆτων πλοίων ὑπὸ τὴν κυανόλευκον, ὅστις ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 1968 κατέστη ἔντονος. Ἐναντι τῶν ἀνωτέρω ἐκδηλώσεων ἠκολουθήθη ἐκ τῆς ἑλληνικῆς πλευρᾶς, μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸν κ. Πρωθυπουργόν, ἡ πλέον ἀποτελεσματικὴ τακτικὴ, ἥτις εἶχεν ὡς συνέπειαν τὴν διακοπὴν τῶν.

Δ. Πολιτικὴ οἰκονομικῶν κινήτρων

1. Τὸ σημαντικώτερον Νομοθέτημα τοῦ παρελθόντος τὸ ὁποῖον παρέσχεν οὐσιώδη κίνητρα διὰ τὴν ἐν Ἑλλάδι εἰσαγωγὴν κεφαλαίων ἐξωτερικοῦ, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἐναρξιν ἐπαναπατρισμοῦ καὶ ἐμπατρισμοῦ τῶν ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων ὑπῆρξε τὸ Ν.Δ. 2687/1953, τὸ ὁποῖον εἶχεν ἐκδοθῆ κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 112 τοῦ Συντάγματος τοῦ 1952, καὶ ὡς ἐκ τούτου ἐκέκτητο ἐπισημμένην τυπικὴν ἰσχύν, καὶ διὰ τοῦ ἄρ. 13 τοῦ ὁποῖου ἐξωμοιώθησαν πρὸς κεφάλαια ἐξωτερικοῦ τὰ ἐγγραφόμενα εἰς τὰ ἑλληνικὰ νηολόγια πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος ἄνω τῶν 1500 κόρων, παρεσχέθησαν πρὸς αὐτὰ οὐσιώδη κίνητρα καὶ διμορφώθη ὁ θεσμὸς τῆς εἰδικῆς ἀνωνύμου ναυτιλιακῆς ἐταιρίας. Τὸ νομοθέτημα τοῦτο ἐκαλύφθη διὰ τῆς παρ. 1 τοῦ ἄρ. 23 τοῦ νέου Συντάγματος (Νοεμβρίου 1968), πρῶτθεθείσης τῆς διατάξεως ὅτι, νῦν ἄλλος νόμος, ἐφ' ἧς ἐκδιδόμενος δύναται νὰ παράσχη μόνον μείζονα προστασίαν πρὸς τὰ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ εἰσαγόμενα κεφάλαια (καὶ τὰ τούτοις ἐξομοιούμενα πλοῖα). Οὕτω, διησφαλίσθη ὁ ἀποκλεισμὸς θεσπίσεως τυχόν διατάξεων αἰτινες θάπετέλουν δυσμενεστέραν μεταχείρισιν τῶν κεφαλαίων ἐξωτερικοῦ.

2. Κατὰ τὴν μετεπαναστατικὴν διακυβέρνησιν — ἀλλὰ πρὸ τῆς ἐπισκοπούμενης περιόδου — ἐψηφίσθησαν οἱ Α.Ν. 89/1967 καὶ 378/1968, ἀφορῶντες εἰς τὴν ἐν Ἑλλάδι ἐγκατάστασιν ἄλλοδαπῶν ἐμποροβιομηχανικῶν καὶ ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν καὶ παρέχοντες κίνητρα πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον. Ὡς πρὸς τὰ ἀνωτέρω Νομοθέτηματα: α) Ἐκαλύφθησαν καὶ αὐτὰ συνταγματικῶς διὰ τῆς παρ. 3 τοῦ ἄρ. 23 τοῦ νέου Συντάγματος 1968, ὥστε γὰρ ἔχουν ἐπισημμένην ἰσχύν, τεθείσης ὁμοίως διατάξεως δι' ἧς ἐπιτρέπεται τροποποιήσις αὐτῶν, μόνον πρὸς παροχὴν μείζονος προστασίας. β) Κατεβλήθη προσπάθεια διὰ τὴν καλυτέραν δυνατὴν ὑλοποίησιν καὶ ἀξιοποίησιν τῶν νομοθετημάτων τούτων ὡς πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. Πράγματι δέ, δύναται νὰ λεχθῆ ὅτι ἡ προσπάθεια ἀπέδωσε λίαν ἱκανοποιητικὸς καρπὸς. Εἰς τοῦτο συνετέλεσε καὶ τὸ γεγονός ὅτι πολλαί

—εἰς τὴν πραγματικότητα ἢ συντριπτικὴ πλειονότης — τῶν καλυπτουσῶν ἑλληνικὰ συμφέροντα ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν, ὡς γνωστὸν δέ, δι' ἕκαστον πλοῖον κατὰ κανόνα συνιστᾶται ἀντίστοιχος ἐταιρία, ἐμφανίζονται ὡς ξένοι καὶ δὴ ὡς παναμαϊκαί. Αὐταὶ ἐπωφελήθησαν τῶν μνημονευθέντων νομοθετημάτων διὰ τὰ ἐγκατασταθῶν ἐν Ἑλλάδι, τοῦτο ὅμως ἐκ παραλλήλου καὶ ἐνδιέφερε καὶ συνέφερον εἰς τὴν χώραν μας, διότι κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἐπήρχετο ἡ ἐπιδιωκομένη στενωτέρα σύνδεσις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος μετὰ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας, δοθέντος ὅτι ἡ ἐδῶ μεταφορὰ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρηματικότητος, ἔστω καὶ μερικῶς, εἶχεν εὐμενεστάτας ἐπιδράσεις εἰς τὸ σύνολον τῆς οἰκονομίας.

3. Κάθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰ πιστωτικὰ ὑπὲρ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μέτρα, κατὰ τὴν ἐπισκοπούμενην περίοδον, ἐσημειώθη στροφὴ τῶν ἑλληνικῶν πιστωτικῶν ἰδρυμάτων, κινουμένων ἐντὸς τῶν ὑπὸ τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς χαραχθέντων πλαισίων, πρὸς τὴν δανειοδότησιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Εἰδικώτερον : α) Ἐθεσπίσθη ἡ κατὰ 80% δανειοδότησις τῶν ἐν Ἑλλάδι ναυπηγούμενων πλοίων καὶ ἡ παροχὴ τῆς ἐγγυήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου πρὸς τὴν δανειοδοτοῦσαν τράπεζαν εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην. Δι' αὐτοῦ τοῦ τρόπου, ἀφ' ἑνὸς μὲν παρείχετο κίνητρον πρὸς τοὺς πλοιοκτῆτας διὰ τὴν παραγγελίαν ναυπηγήσεως πλοίων ἐντὸς τῆς χώρας, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἐδίδοτο ὠθησις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν ναυπηγικῆς δραστηριότητος ἐντὸς τῆς Ἑλλάδος, ἥτις ἦτο ἀνύπαρκτος. Τὸ μοναδικὸν (τότε, 1968) μέγα Ναυπηγεῖον (Νιάρχου, Σκαραμαγκᾶ) ἦτο καταδικασμένον εἰς ναυπηγικὴν ἀδράνειαν καὶ ἡσυχολεῖτο μόνον μὲ ἐπισκευάς. Διὰ τῶν ἀναφερθέντων μέτρων ἤρχισαν αἱ ναυπηγήσεις πλοίων τοῦ τύπου «ἀντιλίμπερτι» (S.D. 14) μὲ ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα καὶ ρυθμὸν. β) Ἐθεσπίσθη ἡ ὑπὸ εὐνοϊκοῦς ὄρους δανειοδότησις ἐπιχειρηματιῶν διὰ τὴν ἐν Ἑλλάδι ναυπήγησιν 10 ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγωγῶν πλοίων, συμφώνως πρὸς τὸ καταρτισθὲν ὑπὸ τοῦ Y.E.N. πρόγραμμα, πρὸς ὀριστικὴν ἐπίλυσιν τοῦ ἀκανθῶδους ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος. γ) Ἐγένοντο σοβαραὶ τραπεζικαὶ χορηγήσεις διὰ τὴν διενέργειαν μετασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν πλοίων ἐν Ἑλλάδι. δ) Ἐχορηγήθησαν ἐγγυητικαὶ ἐπιστολαὶ πρὸς Ἑλληνας ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων. ε) Αἱ σημαντικώτεραι χορηγήσεις ἐγένοντο ὑπὸ τῆς E.T.B.A., ἥτις κατέστη ἐξ ἴσου «βιομηχανικὴ» καὶ «ναυτιλιακὴ» τράπεζα, ἀκολουθεῖ δὲ ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος. στ) Ὁσάκις ἀπαιτεῖτο, τὸ Y.E.N. συνηγόρει ἀδιακρίτως περιπτώσεως ὑπὲρ τῆς δανειοδοτήσεως τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν ναυπήγησιν, ἀγορὰν, μετασκευὴν ἢ ἐπισκευὴν πλοίων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἡ δανειοδοτοῦσα Τράπεζα θὰ ἠρεῦνα τὰ τῆς φερεγγυότητος καὶ οἰκονομικῆς ἐπιφανείας τοῦ δανειοδοτουμένου καὶ θὰ ἐλάμβανε τὰς ἀπαραιτήτους ἐγγυήσεις. Τοῦτο ἐγένετο διότι τὸ Y.E.N. παγίως ἠκολούθει τὴν πολιτικὴν ἥτις ἀπέβλεπεν εἰς τὴν αὔξησιν, τὴν ἀνανέωσιν καὶ τὸν ἐκσυγχρονισμόν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου.

4. Προβλήματα πρὸς μελέτην ἀπετέλεσαν, ἡ ἀναθεώρησις τοῦ θεσμοῦ τῆς εἰδικῆς ἀνώνυμου ναυτιλιακῆς ἐταιρίας, τῆς στηριζομένης εἰς τὸ ἀρ. 13 τοῦ Ν.Δ.

2687/53, ὡς καὶ ἡ πληρεστέρα κατοχύρωσις τῶν ἐγκαθισταμένων ἐν Ἑλλάδι ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν Α.Ν. 89/67 καὶ 378/68.

Ε. Δημοσιονομικὴ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ

1. Τὸν πυρῆνα τῆς δημοσιονομικῆς ἐναντὶ τῆς Ναυτιλίας Πολιτικῆς τῆς Ἐπαναστατικῆς Κυβερνήσεως ἀπετέλεσεν ὁ Α.Ν. 465/1968 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως ἐνίων διατάξεων τοῦ Ν. 1880/51 περὶ φορολογίας πλοίων», ὅστις καθιέρωσε τὴν ἐπὶ τῇ βάσει τῆς καθαρᾶς χωρητικότητος τῶν ἄνω τῶν 3000 κ.ο.χ. φορτηγῶν πλοίων (ποντοπόρων) φορολογίαν μὲ χαμηλοῦς συντελεστᾶς, ἐθέσπισε τὴν ἀφορολόγητον μεταβίβασιν ἐν περιπτώσει ἀγοραπωλησίας, κληρονομίας καὶ συστάσεως προικὸς καὶ προέβλεψεν εὐνοϊκώτεραν μεταχείρισιν τῶν νεοναυπηγούμενων καὶ νεαρᾶς - μέχρι 10 ἐτῶν - ἡλικίας πλοίων, ὡς καὶ τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν. Τὸ σχέδιον τοῦ ἐν λόγῳ Α.Ν. εἶχε καταρτισθῆ πρὸ τῆς 20 - 6 - 68 ἀλλὰ, μετὰ μελέτην τῶν γενικωτέρων συνθηκῶν, ἐνεστερνίσθημεν πάντες τοῦτο μετὰ προθυμίας. Καὶ ἐξηγοῦνται ἀμέσως οἱ λόγοι : α) Ὁ ναυτιλιακὸς προστατευτισμὸς, ὡς ἤδη προαναφέρθη, ἀποτελεῖ καθολικὸν φαινόμενον, ἐκάστη δὲ χώρα λαμβάνει τὰ κατὰ τὴν κρίσιν τῆς κυβερνήσεώς της προσφορώτερα μέτρα διὰ τὴν στήριξιν, ἐνίσχυσιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπορικῆς τῆς ναυτιλίας (ἀπαλλαγαί, πλεονεκτήματα, ἐπιχορηγήσεις κ.ἄ.). β) Ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης εἶναι μία ὑπερεθνικὴ - διεθνὴς τοιαύτη, ἀσκουμένη εἰς ὅλας τὰς θαλάσσας τοῦ κόσμου, ὥστε νὰ μὴ δύναται νὰ λεχθῆ ὅτι εἶναι αὕτη συνδεδεμένη — πολλῶ δὲ μᾶλλον ἐξηρητημένη — ἐκ τῆς χώρας ἧς τὴν σημαίαν φέρουν τὰ πλοῖα της. Ἐὰν τοῦτο ἔχη γενικὴν ἰσχύν, διὰ τὴν χώραν μας ἔχει ἐντονωτέραν τοιαύτην, διότι τὰ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν ποντοπόρα πλοῖα δὲν ἀσχολοῦνται (ἢ ἐλάχιστα ἀσχολοῦνται) μὲ ἐθνικὰς μεταφοράς. Ὑπάρχουν πλοῖα τὰ ὁποῖα, γεννῶνται, ζοῦν καὶ ἀποθνήσκουν (φυσιολογικῶς ἢ βιαίως) φέροντα τὴν κυανόλευκον, χωρὶς νὰ πραγματοποιήσουν οὐδὲ μίαν μεταφορὰν πρὸς ἢ ἐξ Ἑλλάδος. γ) Ἡ ἀντίληψις περὶ εὐνοϊκωτέρας φορολογικῆς μεταχειρίσεως τῶν πλοίων ἐν Ἑλλάδι καὶ γενικώτερον περὶ παροχῆς κινήτρων πρὸς ἀποφυγὴν ἐκπατρισμοῦ αὐτῶν ἤτο ἀρκετὰ παλαιότερα, ὡς ἀποδεικνύεται ἐκ τοῦ Ν. 1880/1951 «περὶ φορολογίας πλοίων» καὶ τοῦ προμνησθέντος Ν.Δ. 2687/53. Δὲν ἐπεδείχθη ἴσως κατὰ τὸ παρελθὸν ὁ δέον ρεαλισμὸς καὶ ἡ τόλμη διὰ νὰ εἶναι τὰ μέτρα ἀποτελεσματικώτερα. δ) Ἡ ἐπιβολὴ ὑψηλῆς φορολογίας εἰς τὰ πλοῖα ἔχει ὡς συνέπειαν τὴν τροπὴν τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς ἄλλας σημαίας, εἰς τὴν περίπτωσιν δὲ ταύτην ἐπέρχονται ζημίαι σοβαραὶ καὶ πολλαπλαῖ εἰς ἓν κράτος, ἐξ ἀπόψεως οἰκονομικῆς μὲν συναλλαγματοῦ χαρακτῆρος, ἐξ ἀπόψεως δὲ ἄλλης, ἐθνικοαμυντικοῦ καὶ ἐθνικοπολιτικοῦ χαρακτῆρος. Ἀντιθέτως, διὰ τῆς εὐμενοῦς φορολογικῆς μεταχειρίσεως, ἀφ' ἑνὸς μὲν ἐπιτυγχάνονται οἱ γενικώτεροι ἐθνικοπολιτικοί, ἐθνικοαμυντικοί καὶ οἰκονομικοὶ σκοποί, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἰσοσκελιζονται αἱ δημοσιονομικαὶ ἐκ τῆς Ναυτιλίας πρόσοδοι διὰ τῆς αὐξήσεως τῆς ὑπὸ τὴν ἐθνικὴν σημαίαν χωρητικότητος (ἥτις καλύπτει τὴν προκύπτουσαν λόγῳ μειώσεως τῶν συντελεστῶν διαφορὰν). ε) Ὁ

σημαντικώτερος, ὅμως, λόγος ὁ αἰτιολογῶν τὴν θέσπισιν τοῦ Σ.Ν. 465/68 εἶναι ἡ ὑπαρξίς τοῦ ἀσφαλοῦς διὰ τὴν ἑλληνικότητα ναυτιλίαν καταφυγίου τῶν «σημαίων εὐκαιρίας». Αἱ σημαῖαι αὗται προσφέρουν οὐ μόνον εὐμενῆ φορολογικὴν μεταχειρίσιν ἀλλὰ καὶ ἀσυδοσίαν ἐκ πολλῶν ἀπόψεων, ὡς καὶ ἔλλειψιν πάσης ἐποπτείας καὶ ἐλέγχου. Πρόκειται περὶ καθεστῶτος παραδεισιακοῦ διὰ τὸν πλοιοκτῆτην καὶ τὸ πλοῖον, τὸ ὁποῖον (καθεστῶς) κατ' οὐδὲν μετεβλήθη μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, παρὰ τὰς σημειωθείσας (χλιαρὰς εἰς τὴν οὐσίαν) ἀντιδράσεις, ἀντιθέτως δὲ ἠνδρώθη εἰς σημεῖον ὥστε πρώτη ναυτιλιακὴ δύναμις εἰς τὸν κόσμον νὰ ἐμφανίζηται ἢ εἰς τὴν πραγματικότητα ἄγευστος Ναυτιλίας, Λιβερίας, τῆς ὁποίας ἡ σημαία κατέστη ἡ κατ' ἐξοχὴν σημαία εὐκαιρίας. Ὑπὸ τὰ δεδομένα ταῦτα δὲν θὰ ἤρκει, βεβαίως, ἡ ὑποδαύλισις τῆς φιλοπατρίας τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτῆτῶν διὰ τὴν διακοπὴν τῆς ἐκ τῆς πατρίδος ἀπομακρύνσεως τῶν πλοίων τῶν καὶ τῆς —ἀντιστρόφου— πρὸς τὴν πατρίδα κατευθύνσεώς των. Ἔπρεπε νὰ παρασχεοῦν καὶ κίνητρα οὐσιώδη. Ὅχι, βεβαίως, εἰς σημεῖον ὥστε νὰ θεωρηθῆ καὶ ἡ κυανόλευκος ὡς σημαία εὐκαιρίας, πάντως ὅμως τοιαῦτα, ὥστε νὰ καταστοῦν ἱκανὰ νὰ σταματήσουν τὸ πρὸς τὴν λιβεριανὴν ρεῦμα καὶ νὰ ἀντιστρέψουν τοῦτο. Δι' ὄλους αὐτοὺς τοὺς λόγους, οἵτινες πρέπει καλῶς νὰ κατανοηθοῦν παρὰ πάντων, διὰ νὰ παύσῃ ἡ μεμφιμοιρία καὶ τὸ παράπονον ὅτι ὁ «μισθωτὸς ἐν Ἑλλάδι φορολογεῖται περισσώτερον τοῦ ἐφοπλιστοῦ», ὄχι μόνον ἦτο σκόπιμος, ἀλλ' ἀπολύτως ἐπιβεβλημένη ἡ λήψις εὐμενῶν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας δημοσιονομικῶν μέτρων, ὥστε τὸ σύνολον (ἔθνος, κράτος, λαὸς) ν' ἀπολαύσῃ τὰ πλεονεκτήματα τὰ ὁποῖα παρέχει μία ἰσχυρὰ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία. Ἄνευ δὲ κινήτρων, δὲν θὰ ἦτο δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῆ τοῦτο.

2. Αἱ σημειωθείσαι κατὰ τὸ παρελθὸν παλινδρομίαι ἰδίαι, εἰς τὸν τομέα τῆς φορολογίας τῶν πλοίων καὶ ἡ ἔλλειψις ἐμπιστοσύνης τῶν πλοιοκτῆτῶν πρὸς τὸ κράτος λόγῳ αὐτῶν, ἐπέβαλον νὰ παρασχεθῆ πρὸς αὐτοὺς ἡ ἐγγύησις τῆς συνταγματικῆς καλύψεως τοῦ Α.Ν. 465/68, πραγματοποιηθεῖσα διὰ τῆς παρ. 2 τοῦ ἄρ. 23 καθ' ὃ, μόνον πρὸς παροχὴν μείζονος προστασίας δύναται νὰ τροποποιηθῆ ὁ περὶ οὗ ὁ λόγος Α.Ν. καὶ a contrario, οὐδέποτε ἐπὶ τὰ χεῖρω.

3. Ὁ Α.Ν. 465 ἀφεώρα, ὡς ἀνεφέρθη, τὰ ἄνω τῶν 3000 κ.ο.χ. φορτηγὰ πλοῖα. Διὰ τὰ πλοῖα τὰ ἀνήκοντα εἰς ἄλλας κατηγορίας (ἐπιβατηγὰ ἐν γένει καὶ φορτηγὰ κάτω τῶν 3000 κ.ο.χ.) ἐξηκολούθει ἡ ἰσχὺς τῶν διατάξεων τοῦ Ν. 1880/51. Παρέμεινον ὅμως κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἐκτὸς τῆς εὐμενεστέρας φορολογικῆς μεταχειρίσεως ὄρισμένοι κατηγορίαι ζωηρῶς ἐνδιαφέρουσαι τὴν χώραν, ὡς τὰ ὑπερωκεάνεια (ἐπιβατηγὰ πλοῖα ὑπερωκεανείων πλοίων), τὰ «κρουαζιερόπλοια» (ἐπιβατηγὰ πλοῖα τουριστικῶν περιηγήσεων) καὶ τὰ «μεσογειακὰ» σκάφη (ἦτοι φορτηγὰ πλοῖα μέχρι 3000 κ.ο.χ.). Ἦτο, ὅθεν, ἀπαραίτητος ἡ λήψις μέτρων καὶ ὑπὲρ αὐτῶν, διὰ τοὺς ἐξῆς λόγους: α) Τὰ ὑπερωκεάνεια ἤρχισαν ἀντιμετωπίζοντα δξύτατον τὸν ἀνταγωνισμόν τῶν ἀεροπλάνων, ἰδίαι μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν ὑπ' αὐτῶν τῶν τελευταίων τῶν χαμηλοῦ κόστους ὁμαδικῶν ταξιδίων (charters). Οὕτω, τὰ δι' ὑπερωκεανείων ταξίδια μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Ν. Ὑόρκης ἔτεινον νὰ ἐκλείψουν, τὰ δὲ πλοῖα ἀντιμετώπιζον δεινὴν κρίσιν. β) Τὰ «κρουαζιερόπλοια» ἤρχι-

σαν αναπτυσσόμενα σοβαρῶς μετὰ τὸ 1967, διὰ τῆς πραγματοποιήσεως κατὰ μὲν τὸ θέρος πλόων εἰς τὰ ἑλληνικὰ —κυρίως— ὕδατα, κατὰ δὲ τὸν χειμῶνα εἰς τὴν Καραϊβικὴν, ἔνθα συνηγωνίζοντο πρὸς πάσης ἄλλης ἐθνικότητος πλοῖα. Ἐπειδὴ δὲ τὰ πλοῖα τῆς ἐν λόγῳ κατηγορίας εἶναι συναλλαγματοφόρα διὰ τὴν οἰκονομίαν μας, ἔδει νὰ παρασχεθοῦν κίνητρα διὰ νὰ στηριχθοῦν καὶ νὰ ἀναπτυχθοῦν —εἰ δυνατόν— αἱ ἀντίστοιχοι ναυτιλιακαὶ ἐταιρίαι. γ) Τὰ «μεσογειακά» φορτηγὰ πλοῖα παρουσιάζουν δύο σοβαροὺς ὑπὲρ αὐτῶν λόγους συνηγορίας: πρῶτον, ἡ δραστηριότης των εἶναι περισσότερον συνδεδεμένη μετὰ τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας, ἐφ' ὅσον αἱ ἔδραι τῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὰς ὁποίας ἀνήκουν τὰ πλοῖα εἶναι ἐγκατεστημένοι εἰς τὸν Πειραιᾶ καὶ δεύτερον, εἶναι τὰ πλοῖα ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα ὡς ἐγγὺς τῆς πατρίδος εὐρισκόμενα, θὰ ἦτο δυνατόν νὰ χρησιμοποιηθοῦν παρ' αὐτῆς, ἐὰν ἀπαιτεῖτο τοῦτο διὰ λόγους ἐθνικῆς ἀμύνης.

Οὕτως ἐξηγεῖται ἡ ψήφισις τοῦ Ν.Δ. 509/1970, δι' οὗ ἡ γενομένη ὑπὸ τοῦ Α.Ν. 465/68 ρύθμισις φορολογίας φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 3000 κ.ο.χ. ἐπεξετάθη καὶ εἰς τὰς τρεῖς ἀνωτέρω κατηγορίας πλοίων, διὰ μὲν τὰ ὑπερωκεάνεια καὶ τὰ «κρουαζιερόπλοια» πλήρης, ἐνῶ διὰ τὰ «μεσογειακὰ φορτηγὰ» —ἀνεξηγήτως— ἄνευ τῆς φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς ἐν περιπτώσει μεταβιβάσεως τοῦ πλοίου λόγῳ κληρονομίας. Οἴκοθεν νοεῖται ὅτι τὸ Ν.Δ. 509/70 δὲν καλύπτεται συνταγματικῶς —μολονότι παραπέμπει εἰς τὸν συνταγματικῶς κεκαλυμμένον Α.Ν. 465/68— καὶ ὡς ἐκ τούτου δύναται νὰ ὑποστῇ τροποποιήσεις δι' εὐμενεστέραν, ἀλλὰ καὶ δυσμενεστέραν φορολογικὴν μεταχείρισιν τῶν πλοίων εἰς τὰ ὁποῖα ἀφορᾷ.

ΣΤ. Δημιουργία καταλλήλου Ἐθνικῆς Ναυτιλιακῆς Ὑποδομῆς

Ὅ,τι ἐχαρακτήριζε τὴν χώραν μας ἐξ ἀπόψεως Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἦτο ὁ ὀγκώδης —ἔστω καὶ πρὸ τοῦ 1967— ἐμπορικὸς στόλος καὶ ἡ ἔλλειψις ἐγκωρίου ἐπαρκοῦς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς. Ἄλλ' εἶναι βέβαιον, πρῶτον μὲν ὅτι δὲν δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ἐν κράτος ὡς ναυτιλιακὸν ἐὰν στερηθῆται ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς καὶ δεύτερον ὅτι δὲν δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ ὁ οὐσιώδης σκοπὸς τῆς στενωτέρας συνδέσεως τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας μετὰ τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας ἄνευ συγκροτήσεως καταλλήλου καὶ ἐπαρκοῦς ἐθνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἐτέθη ὡς εἰς ἐκ τῶν σημαντικωτέρων, στόχων πρὸς ἐπίτευξιν, ἡ δημιουργία ἐν Ἑλλάδι ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς, ἥτις ἐξετάζεται κατωτέρω κατὰ τομεῖς, συμφῶνως πρὸς τὸ περιεχόμενον τὸ ὁποῖον προσεδόθη εἰς τὴν ρευστὴν ταύτην ἔννοϊαν.

Ι. Θεσμικὴ ὑποδομὴ

1. Ὡς θεσμικὴ ὑποδομὴ νοεῖται τὸ καθ' ὅλου νομοθετικὸν πλαίσιον τὸ ὁποῖον διέπει τὴν Ναυτιλίαν. Ἦτο εὐχερὲς νὰ διαπιστωθῇ ὅτι οἱ θεσμοὶ εἶχον παλαιωθῆ καὶ ὅτι ἡ ἀφορῶσα εἰς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν Νομοθεσία ἔδει νὰ ἀνανεωθῆ καὶ ἐκσυγχρονισθῆ. Εἰς τὴν παράγραφον ταύτην θὰ ἀναφερθοῦν τὰ

γενικού ναυτιλιακού χαρακτήρος νομοθετήματα — και δὴ τὰ σημαντικώτερα ἐξ αὐτῶν — τὰ καταρτισθέντα κατὰ τὴν ἐπισκοπούμενην περίοδον, διότι, τὰ εἰδικῆς φύσεως τοιαῦτα μνημονεύονται κατωτέρω κατὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν εἰδικωτέρων θεμάτων.

2. Αἱ γνώμαι διχάζονται ὡς πρὸς τὸ ἐὰν πρέπει μία χώρα νὰ διαθέτῃ Κώδικα Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, ἢ εἶναι προτιμότερα ἢ ρύθμισις τῶν ἐπὶ μέρους θεμάτων δι' εἰδικῶν νομοθετημάτων. Ἐπεκράτησεν — ὀρθῶς κατὰ τὴν ἡμετέραν ἀντίληψιν — ἡ πρώτη ἄποψις, ἐνισχυθεῖσα ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι κατὰ τὸ παρελθὸν εἶχε γίνει μία συναφῆς ἐργασία, ἥτις θὰ ἠδύνατο νὰ ποτελέσῃ τὴν βάσιν διὰ τὴν κατάρτισιν ἑνὸς νέου καὶ συγχρονισμένου Κώδικος Δ.Ν.Δ. Πράγματι διὰ τοῦ Α.Ν. 447/1969 συνεστήθη Ἐπιτροπὴ εἰς τὴν ὁποίαν ἀνετέθη τὸ ἔργον τῆς συντάξεως τοῦ νέου Κώδικος Δ.Ν.Δ. Ἡ Ἐπιτροπὴ αὕτη εἰργάσθη ἐπιμελῶς καὶ φιλοτίμως καὶ τὴν 7ην Δεκεμβρίου 1970 ἐν ἐπισήμῳ τελετῇ παρέδωκεν εἰς τὸν Ὑπουργὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ ὑπ' αὐτῆς καταρτισθὲν Σχέδιον, τὸ ὁποῖον ἐξεδόθη εἰς πολυγραφημένον τόμον. Διὰ τὴν εὐσυνείδητον ἐργασίαν τῶν τὰ μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς ἐτιμήθησαν διὰ τοῦ Ναυτικοῦ Μεταλλίου Α' τάξεως. Ὁ ρηθεὶς Κώδιξ ἔτυχε κριτικῆς ἐκ πολλῶν πλευρῶν, ἄνευ οὐσιωδῶν παρατηρήσεων διὰ τροποποιήσεις αὐτοῦ. Πάντως, ἡ ψήφισις του δὲν κατέστη δυνατὴ μέχρι τῆς 24 - 8 - 71.

3. Ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς γενικώτερας προσπάθειας πρὸς κατάρτισιν Κώδικος Ἐργασίας, ἐρρίφθη παρὰ τῶν ὑπηρεσιακῶν παραγόντων καὶ ἐγένετο ἀσπαστὴ ἢ ἰδέα τῆς καταρτίσεως αὐτοτελοῦς Κώδικος Ναυτικῆς Ἐργασίας, μετὰ δὲ τὴν δημοσίευσιν τοῦ Ν.Δ. 92/1969 «περὶ συστάσεως Ἐπιτροπῆς συντάξεως Κώδικος Ναυτικῆς Ἐργασίας» συνεστήθη ἡ ἐν λόγῳ Ἐπιτροπὴ. Αὕτη, κατὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τῶν σχετικῶν διατάξεων κατέληξεν ὁμοφώνως εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι, ἐπειδὴ τὸ ἔργον τῆς εἶχεν ὡς ἀντικείμενον τὴν ἀναθεώρησιν καὶ τροποποιήσιν διατάξεων τινῶν τοῦ — ἐπιτυχῶς κατὰ τὸ πλεῖστον — ἰσχύσαντος καὶ ἐφαρμοσθέντος Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου (Ν. 3816/1958), θὰ ἦτο προτιμότερον, τὸ καταρτισθὲν ὑπ' αὐτῆς κείμενον, τὸ ὁποῖον ἀφεῶρα εἰς τροποποιήσεις τῶν διατάξεων τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. περὶ Πλοιάρχου καὶ Πληρώματος νὰ τιτλοφορηθῇ «Σχέδιον Ν.Δ. περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως ἐνίων διατάξεων τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.» Πράγματι δὲ διὰ τοῦ ἀνωτέρω Σχεδίου ἐξεσυγχρονίζοντο ὀρισμένοι διατάξεις τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. Ἀλλὰ καὶ τὸ Σχέδιον τοῦτο δὲν ἐψηφίσθη μέχρι τῆς 24 - 8 - 71.

4. Ἐκ τῶν γενικοῦ χαρακτήρος ναυτιλιακῶν νομοθετημάτων ἅτινα ἐψηφίσθησαν καὶ ἐδημοσιεύθησαν κατὰ τὴν ἐπισκοπούμενην περίοδον κρίνονται ὡς πλέον ἀξιωματικὰ τὰ ἀκόλουθα: α) Τὸ Ν.Δ. 712/1970 «περὶ διοικητικοῦ ἐλέγχου τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος», δι' οὗ ἐξεσυγχρονίσθησαν καὶ ἠπλοποιήθησαν αἱ σχετικαὶ πρὸς τὴν διαδικασίαν του διοικητικοῦ ἐλέγχου τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος διατάξεις. β) Τὸ Ν.Δ. 654/70 «περὶ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ» διὰ τοῦ ὁποίου ἀντικατεστάθη ὁ ὑπὲρ τὴν τριακονταετίαν προϊσχύσας Κώδιξ. γ) Τὸ Ν.Δ. 718/70 «περὶ φαρικῶν τελῶν» δι' οὗ ἐξεσυγχρονίσθη ἡ ἀπὸ ἐξηκονταετίας ἰσχύουσα σχετικὴ Νομοθεσία. δ) Τὸ Ν.Δ. 710/70

διὰ τοῦ ὁποίου ἐπῆλθεν ὀριστικὴ ρύθμισις τῶν θεμάτων ἅτινα προέκυψαν ἐκ τῆς ἐπιτάξεως πλοίων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου 1940 - 41 καὶ—ἐπὶ τέλους—προεβλέφθη ἡ διάλυσις τοῦ συσταθέντος ἀσφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ κατὰ Κινδύνων Πολέμου (Α.Ο.Κ.Π.). ε) Τὸ Ν.Δ. 973/71 «περὶ καταμετρήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν ἐμπορικῶν πλοίων» δι' οὗ ἀντικατεστάθη ἡ ἀπὸ τοῦ 1903 ἰσχύσασα σχετικὴ νομοθεσία. στ) Τὸ Ν.Δ. 952/71 «περὶ προξενικῶν ναυτιλιακῶν τελῶν» διὰ τοῦ ὁποίου ὁμοίως ἐξεσυγχρονίσθη ἡ συναφῆς νομοθεσία καὶ στ) Τὸ ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τοῦ —τότε— Ὑπουργείου Γεωργίας καταρτισθὲν Ν.Δ. 420/70 «Περὶ Ἀλιευτικοῦ Κώδικος».

5. Πέραν τῶν ἀνωτέρω καταρτισθέντων καὶ ψηφισθέντων ἢ προωθηθέντων πρὸς ψήφισιν νομοθετημάτων, καθηρτίσθησαν παρὰ τοῦ Υ.Ε.Ν. καὶ ὠρισμένα, τὰ ὁποῖα ἐκρίθησαν ὡς οὐσιώδους σημασίας καὶ τὰ ὁποῖα δὲν προωθήθησαν. Ὡς τοιαῦτα ἐνδεικτικῶς ἀναφέρονται, τὸ Σχέδιον Ν.Δ. περὶ Ναυτικῶν πρακτόρων, τὸ Σχέδιον Ν.Δ. περὶ ναυπηγικῶν καὶ ἐπισκευαστικῶν βιομηχανιῶν καὶ τὸ Σχέδιον Ν.Δ. περὶ ἀσθeneιδῶν τῶν ναυτικῶν (καὶ ψευδασθeneιδῶν).

II. Σύστασις ἐγγωρίου ναυτoαφαιιστικῆς ἀγορᾶς

1. Διὰ τὴν σύστασιν ἐγγωρίου ναυτoαφαιιστικῆς ἀγορᾶς, ἡ ὁποία θεωρεῖται ὡς στοιχεῖον οὐσιώδες διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ὑποδομὴν, ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν τὰ ἐξῆς: α) Ἡ ὑφισταμένη ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ εἰδικώτερον ἐξ ὠρισμένων χωρῶν καὶ ἐτι εἰδικώτερον ἐξ ὠρισμένων ἀσφαλιστικῶν ὀργανισμῶν ἐξάρτησις τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ἐξ ἀπόψεως ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων αὐτῆς καὶ β) Ἡ σκιώδης ὑπόστασις ἐν Ἑλλάδι τῆς δραστηριότητος ἀσφαλίσεως πλοίων. Ἐτέθη ἐπομένως ὡς στόχος ἡ δημιουργία τοῦ πυρῆνος καὶ ἡ ἐκ χαμηλοῦ ποσοστοῦ ἐναρξίς ἀσφαλίσεων πλοίων ἐν Ἑλλάδι, ὥστε νὰ θεθοῦν αἱ βάσεις διὰ μίαν εὐρύτεραν ἀνάπτυξιν εἰς τὸ μέλλον.

2. Τὸ θέμα, λόγῳ τῆς σοβαρότητος καὶ τῆς ἐκτάσεώς του ἔδει νὰ μελετηθῇ ἀπὸ πολλῶν ἀπόψεων. Ἐφ' ᾧ καὶ συνεστήθη παρὰ τῷ Κ.Ε.Π.Ε Ὁμάς Ἐργασίας διὰ τὴν μελέτην αὐτοῦ. Αἱ παρουσιασθεῖσαι δυσχέρειαι ἦσαν πολλαί, δι' αὐτὸ δὲ μετὰ τὴν μελέτην τῆς ἀρχικῆς Ὁμάδος, συνεστήθησαν ἕτεραι δύο, ἡ μία παρὰ τῇ Ἐθνικῇ Τραπεζῇ καὶ ἡ ἕτερα παρὰ τῇ Ε.Τ.Β.Α. Μετὰ μακροχρονίαν διαδικασίαν συνεκεντρώθησαν καὶ συνεχωνεύθησαν τὰ σχετικὰ πορίσματα, ἅτινα ἀπέτελεσαν τὴν βάσιν διὰ τὴν κατάρτισιν ἐνὸς Σχεδίου Νομοθετήματος.

3. Τὸ ρηθὲν Σχέδιον συνεζητήθη εἰς τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον, συνεδύασθη πρὸς τὸ ψηφισθὲν προηγουμένως Ν.Δ. 400/69 «περὶ ἰδιωτικῆς ἀσφαλίσεως» καὶ ἐψηφίσθη, δημοσιευθὲν ὡς Ν.Δ. 551/70 «περὶ ἰδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως ἀσφαλίσεως πλοίων καὶ ἀεροσκαφῶν». Δι' αὐτοῦ — ὡς ἀνεγνωρίσθη ἄλλωστε — ἐτέθησαν τὰ θεμέλια πρὸς σύστασιν ἐν Ἑλλάδι ναυτoαφαιιστικῆς ἀγορᾶς, παρεσχέθησαν τὰ ἀπαιτούμενα κίνητρα καὶ αἱ ἀναγκαῖαι διευκολύνσεις πρὸς τοῦτο καὶ προεβλέφθη — λόγῳ τῆς ἀνάγκης νὰ ὑπάρξῃ εἰς ἰσχυρότατος ὀργανισμὸς ὁ ὁποῖος θὰνελάμβανε τὸ ἔργον τοῦτο— ἡ σύστασις μιᾶς Κοινοπραξίας με ἀντικείμενον τὴν ἐν Ἑλλάδι ἄσκησιν τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως.

4. Κατόπιν μακρῶν καὶ ἐπιπόνων διαπραγματεύσεων κατέστη δυνατὴ ἡ σύστασις τῆς ἄνω ρηθείσης Κοινοπραξίας, μὲ συμμετοχὴν τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν τῶν ἐλεγχομένων ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος, ἀφ' ἑνὸς καὶ τῆς Ἐμπορικῆς Τραπεζῆς, ἀφ' ἑτέρου. Οὕτως ὠλοκληρώθη τὸ καθαρῶς διαδικαστικὸν μέρος, εἰς τὸ ὁποῖον ὁ κρατικὸς παράγων διεδραμάτισεν οὐσιώδη ρόλον. Καὶ τὸν λόγον πλέον ἔχει, ὁ ἐφοπλιστικὸς παράγων ὅστις πρέπει νὰ προσφέρῃ τὴν συμπαραστάσιν του εἰς τὴν Κοινοπραξίαν — καὶ διὰ τὸ ἴδιον αὐτοῦ συμφέρον — καὶ ὁ ἀσφαλιστικὸς παράγων τῆς χώρας, ἥτοι αἱ μὴ εἰσελθοῦσαι εἰσέτι εἰς τὴν Κοινοπραξίαν ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι, αἱ ὁποῖαι πρέπει νὰ μετάσχουν αὐτῆς διὰ νὰ καταστῇ αὕτη ἔτι ἰσχυροτέρα.

III. Δημοιοργία ἐξειδικευμένου φορέως πρὸς ἄσκησιν τῆς Ναυτιλιακῆς Πίστεως

1. Ἀπετέλει παλαιὸν αἴτημα τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν ἡ σύστασις ἐν Ἑλλάδι ἐξειδικευμένου φορέως πρὸς ἄσκησιν τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως (Ναυτιλιακὴ Τράπεζα). Εἶναι ἐξ ἄλλου ἀπαραίτητος ἡ ὑπαρξίς τοιοῦτου φορέως εἰς τὴν χώραν μας, διὰ τὴν μακροπρόθεσμον δανεισδοτήσιν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, καθ' ὅσον αἱ εἰς πλοῖα ἐπενδύσεις ἀπαιτοῦν ὑψηλὰ κεφάλαια, μακρῶς ἐνίστε ἀποδόσεως. Ὡς ἐκ τούτου ἐκρίθη ὅτι ἀπαραίτητον στοιχεῖον τῆς ἐγχωρίου ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς θὰ ἦτο ἡ ὑπαρξίς ἐνός — τοῦλάχιστον — τοιοῦτου ἐξειδικευμένου φορέως, τοῦ ὁποῖου ἐστερεῖτο ἡ Ἑλλάς, ἐνῶ ἀπαντᾶται εἰς χώρας μὲ περιωρισμένην Ναυτιλίαν καὶ ναυτιλιακὴν δραστηριότητα.

2. Τὸ θέμα τοῦτο ἀπησχόλησεν ἐπὶ πολὺ καὶ πολλακίς τοὺς ἀρμοδίους τοῦ Ὑπουργείου Συντονισμοῦ ὅσον καὶ τοῦ Υ.Ε.Ν., ἡ δὲ ἐπίλυσίς του ἀνετέθη εἰς τὴν Διοίκησιν τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς. Αὕτη προέβη εἰς διαφόρους ἐνεργείας πρὸς ξένα μεγάλα πιστωτικὰ ἰδρύματα καὶ ἐξεπόνησεν ἐν Σχέδιον Νομοθετήματος, τὸ ὁποῖον θὰ ἀπετέλει τὸ θεσμικὸν πλαίσιον διὰ τὸν ὑπὸ σύστασιν φορέα. Τὸ Σχέδιον τοῦτο ἀπεστάλη πρὸς τὸ Υ.Ε.Ν., τὸ ὁποῖον μετὰ μελέτην, διευτύπων ἐφισμέναν (ὀλίγαν) παρατηρήσεις ἐπὶ σκοπῶ βελτιώσεως αὐτοῦ. Ἀτυχῶς, ἡ προώθησις τοῦ ἐν λόγῳ Νομοθετήματος δι' ἧς θὰ καθίστατο δυνατὴ (διὰ τῆς παροχῆς κινήτρων, ἀπαλλαγῶν καὶ διευκολύνσεων), ἡ ἀνάπτυξις τῆς ἐξειδικευμένης ναυτιλιακῆς πίστεως ἐν Ἑλλάδι, δὲν κατέστη δυνατὴ ἐντὸς τῆς ἐπισκοπούμενης περιόδου.

IV. Τηλεπικοινωνιακὴ ἐξυπηρέτησις τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

1. Τὰ τηλεπικοινωνιακὰ μέσα (κυρίως τηλέφωνον καὶ τηλέτυπον) ἀποτελοῦν τὰ κυριώτερα ὄργανα διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ἡ ὁποία πρέπει νὰ ἔχη τὴν εὐχέρειαν συνδέσεώς της μεθ' ὅλων τῶν σημείων τῆς γῆς, πρὸς ἐξεύρεσιν φορτίων. Ἡ ὑπαρξίς, ἐπομένως, ἐπαρκοῦς τηλεπικοινωνιακῆς ἐξυπηρετήσεως ἀποτελεῖ πρῶτιστην ἀνάγκην διὰ τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα καὶ οὐσιώδη παράγοντα τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς.

2. Εἶναι γεγονός ὅτι πρὸ τοῦ 1967, ἐξ ἀπόψεως τηλεπικοινωνιῶν μετὰ περι-

οχών εντός, πολύ δὲ περισσότερο ἐκτός τῆς Ἑλλάδος ἢ κατάστασις ἦτο ἀπελιπτική. Τηλεφωνικαὶ παροχαὶ ἐχορηγοῦντο μετὰ μεγάλης δυσκολίας, ἢ σύνδεσις μὲ τὸ ἐξωτερικὸν ἦτο δυσχερεστάτη, τὰ δὲ τηλετύπα εἰς τὴν χώραν μας ἦσαν ἐλάχιστα.

3. Κατ' ἀρχὴν κατεβλήθη προσπάθεια διὰ τὴν ἐκ τῶν ἐνότων, κατὰ προτίμησιν ἐξυπηρέτησιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν, κατόπιν σχετικῆς συνηγορίας τοῦ Υ.Ε.Ν. Σὺν τῷ χρόνῳ, ὅμως, ἤρχισεν ἀποδίδουσα ἢ μετεπαναστατικῶς ὑπὸ τοῦ Ὁργανισμοῦ Τηλεπικοινωνιῶν Ἑλλάδος ἀναληφθεῖσα τιτανία προσπάθεια τοῦ τηλεπικοινωνιακοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ τῆς χώρας, ἣτις εἶναι ἀξία πάσης ἐξάρσεως. Οὕτω, κατέστη δυνατὴ ἢ ἱκανοποίησις τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τηλεφωνικὰς παροχὰς καὶ τηλετυπικὰς συνδέσεις, μετὰ δὲ τὴν ἐν ἔτει 1970 ἀρξάμενην λειτουργίαν τοῦ πρώτου δορυφορικοῦ σταθμοῦ Θεσσαλονικῶν, ἐπετεύχθη ἢ ἄμεσος ἐξ Ἑλλάδος τηλεφωνικὴ σύνδεσις μετὰ τῶν πλείστον δυτικῶν χωρῶν καὶ τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν Ἀμερικῆς. Ἐξ ἐτέρου ἐπετεύχθη ἢ μέσῳ τοῦ σταθμοῦ Ράδιο - Ἀθῆναι σύνδεσις μετὰ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων πρὸς μετὰδοσιν ὁδηγῶν καὶ μηνυμάτων καὶ λήψιν πληροφοριῶν.

V. Ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις

1. Εἰς τὸ θέμα τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως ἐδόθη ὅλως ἰδιαιτέρα σημασία κατὰ τὴν ἐπισκοπούμενην περίερον. Πρῶτον, διότι ἀφορᾷ εἰς τὸ ἔμφυχον ὑλικὸν τῆς Ναυτιλίας μας, δηλ. τὸν ἀνθρώπινον παράγοντα αὐτῆς, δεύτερον διότι συνδέεται μὲ τὸ ποιοτικὸν ἐπίπεδον καὶ τὴν ἐπαγγελματικὴν κατάρτισιν τῶν ἐπανδρουμένων τὰ πλοῖα μας, περισσότερο δὲ τῶν στελεχῶν, ἦτοι τῶν ἀξιωματικῶν Ε.Ν. καὶ τρίτον, διότι, αἱ σημειωθεῖσαι εἰς τὴν Τεχνικὴν τῆς Ναυσιπλοΐας καὶ τὴν Τεχνολογίαν καὶ Μηχανικὴν τοῦ πλοίου ἐξελίξεις, ἐπέβαλον ἀπολύτως τὴν παροχὴν καταλλήλου ἐκπαιδεύσεως.

2. Ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις ἐν Ἑλλάδι παρέχεται παρὰ Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, λειτουργουσῶν ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ Υ.Ε.Ν. (νῦν Υ.Ν.Μ.Ε.) ἀφ' ἑνὸς καὶ παρ' ἰδιωτικῶν Σχολῶν καὶ Φροντιστηρίων, λειτουργούντων ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ Ὑπουργείου Ἐθνικῆς Παιδείας καὶ Θρησκευμάτων. (Κακὸς αὐτὸς ὁ διχασμὸς τῆς ἐποπτείας καὶ κατεβλήθη προσπάθεια νὰ παύσῃ ὑφιστάμενος, διὰ τῆς ὑπαγωγῆς ἐνιαίως ὅλης τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως ὑπὸ τὸ Υ.Ε.Ν., ἀλλ' ἢ προσπάθεια δὲν ἐτελεσφόρησε). Ὡς ἦτο εὐνόητον τὰ ληφθέντα μέτρα ἀφεώρων τὰς Δημ. Σχολὰς Ε.Ν. καὶ περὶ αὐτῶν ἀναφερόμεθα κατωτέρω.

3. Εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς προέβημεν εἰς δύο οὐσιώδεις διαπιστώσεις: α) Ὅτι αἱ Δ. Σχολαὶ Ε.Ν. αἵτινες προῦφίσταντο (Πλοιάρχων, Μηχανικῶν, Ἀσυρματιστῶν Ἀσπροπύργου, Πλοιάρχων Ὑδρας, Σύρου, Κύμης, Οἴνουσσῶν, Μηχανικῶν Χίου καὶ Σκαραμαγκᾶ, θαλαμηπόλων καὶ ΔΣΗΝΟ Πειραιῶς) ἦσαν ἐγκατεστημένοι εἰς τοὺς καλουμένους «ναυτοτόπους», εὐρίσκοντο δὲ ὅλοι εἰς τὴν Νότιον Ἑλλάδα, ἐνῶ ἢ ὑπόλοιπος χώρα ἐστερεῖτο τοιούτων Σχολῶν καὶ β) Ὅτι δὲν ἦσαν προσηρμοσμένοι αἱ Δ.Σ.Ε.Ν. εἰς τὰς διαμορφωθείσας ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας μας, διότι αἱ πλείσται ἦσαν Σχολαὶ πλοιάρχων, διὰ τοὺς ὁποίους αἱ ἀνάγκαι ἦσαν σχετικῶς

περιορισμένοι και 3 μόνον ήσαν Σχολαί Μηχανικών Ε.Ν. διὰ τοὺς ὁποίους ὑφίσταντο αἱ μεγαλύτεραι ἀνάγκαι.

4. Εἰς τὸ καταρτισθὲν πρόγραμμα ὡς πρὸς τὴν δημοσίαν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν ἐτέθησαν οἱ ἀκόλουθοι στόχοι πρὸς ἐπίτευξιν: α) Ἀνάπτυξις δικτύου Δ.Σ.Ε.Ν. εἰς ὀλόκληρον τὴν χώραν (σταδιακῶς), ὥστε νὰ προσελκυθοῦν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα νέοι ἐξ ὄλων τῶν διαμερισμάτων αὐτῆς. β) Ἐναρμόνισις τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. πρὸς τὰς ὑφισταμένας ἀνάγκαις, ἥτοι σύστασις περισσοτέρων νέων Σχολῶν Μηχανικῶν. γ) Ἰδρυσις Σχολῶν Προπαιδεύσεως διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα, ὥστε πρὸ τῆς ναυτολογήσεώς των ἐπὶ πλοίων οἱ ἐκ χερσαίων περιοχῶν καταγόμενοι νὰ προσαρμόζονται εἰς τὴν ζωὴν τοῦ πλοίου καὶ τὰ ἐπ' αὐτοῦ καθήκοντά των. δ) Αὔξησις τῶν ἀριθμῶν τῶν εἰς τὰς Δ.Σ.Ε.Ν. φοιτῶντων, ὥστε νὰ ἀνταποκρίνεται ὁ ἀριθμὸς οὗτος πρὸς τὰς ἀνάγκαις τῆς ραγδαίως ἀναπτυσσομένης ναυτιλίας μας. ε) Ἐκσυγχρονισμὸς τῶν προγραμμάτων διδασκαλίας τῶν Δ.Σ.Ε.Ν., ὥστε ἡ παρεχομένη ἐκπαίδευσις παρ' αὐτῶν νὰ εἶναι ἡ ἀπαιτούμενη ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας. στ) Ἰδρυσις ἐξειδικευμένου χαρακτῆρος Δ. Σχολῶν Μετεκπαιδεύσεως ἢ ὀρθότερον συμπληρωματικῆς ἐκπαίδευσεως εἰς τὴν χρῆσιν νέων ὀργάνων, μέσων καὶ τῆς προηγμένης τεχνολογίας τοῦ πλοίου. ζ) Παροχὴ κινήτρων πρὸς τοὺς μαθητὰς τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. διὰ τῆς ἐλαττώσεως κατὰ τὸ δυνατόν τῶν δαπανῶν ἐκπαίδευσεώς των (μὲ τάσιν τὴν παροχὴν δωρεᾶν τῆς ἐκπαίδευσεως ταύτης) καὶ η) Αὔξησις τῆς συμμετοχῆς τῶν πλοιοκτητῶν εἰς τὰς δαπάναις ἐκπαίδευσεως (διὰ τῆς αὐξήσεως τῶν σχετικῶν κονδυλίων τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως), τῆς αὐξήσεως ταύτης οὔσης ἀπολύτως εὐλόγου καὶ δικαίας, δοθέντος ὅτι, τὸ ἐνδιαφέρον τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τὴν κατάρτισιν καλῶν ἐπαγγελματιῶν, στελεχῶν καὶ ναυτικῶν, εἶναι σοβαρόν. Διὰ τὴν ἐπίτευξιν πάντων τῶν ἀνωτέρω στόχων ἐλήφθησαν τὰ δέοντα μέτρα, ὡς ἀκολούθως ἐκτίθενται.

5. Διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ δικτύου τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. εἰς ὀλόκληρον τὴν χώραν ἀπεφασίσθη νὰ ἰδρυθοῦν (σταδιακῶς) Δημ. Σχολαί Προπαιδεύσεως εἰς Ν. Μηχανίωναν Θεσσαλονίκης, Πρέβεζαν καὶ Ἀλεξανδρούπολιν, Μηχανικῶν Ε.Ν. εἰς Θεσσαλονίκην, Χανιά, Ρόδον καὶ Πάτρας, Ἀσυρματιστῶν εἰς Ρόδον καὶ Βόλον καὶ Πλοιάρχων εἰς Ἀργοστόλιον.

6. Ἐκ τῶν ἀνωτέρω προγραμματισθειῶν Δ.Σ.Ε.Ν. ἐλειτούργησαν κατὰ τὴν ἐπισκοπούμενην περίοδον αἱ Σχολαί Μηχανικῶν Θεσσαλονίκης (1969), Μηχανικῶν Χανίων (1970) καὶ Μηχανικῶν Ρόδου (1971). Οὕτως ἐξυπηρετοῦντο παραλλήλως, τόσον ὁ σκοπὸς τῆς ἀνὰ τὴν Ἐπικράτειαν ἐξαπλώσεως τοῦ δικτύου τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. ὅσον καὶ ὁ σκοπὸς τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν καταρτιζομένων Μηχανικῶν Ε.Ν. διὰ τοὺς ὁποίους, ὡς προελέχθη, ὑφίστατο πιεστικὴ ἀνάγκη.

7. Καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰς ἐξειδικευμένου χαρακτῆρας Δ. Σχολάς, δι' ὧν παρέχεται συμπληρωματικὴ ἐκπαίδευσις, προεβλέφθη ἡ λειτουργία, Δ. Σχολῆς Μετεκπαιδεύσεως Στελεχῶν Ε.Ν. Ἀγ. Ἰω. Ρέντη (διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν ἤδη Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν ἐπὶ τῶν ἐξελίξεων τῆς Τεχνολογίας τοῦ πλοίου καὶ τῆς Τεχνικῆς τῆς Ναυσιπλοΐας), Δ. Σχολῆς Σωστικῶν καὶ Πυροσβεστικῶν Μέσων Ἀσπροπύργου (διὰ τὴν ἐνημέρωσιν εἰς τὴν χρῆσιν τῶν νεωτέρων τύπων τοιούτων μέσων), Δ. Σχολῆς Ἡλεκτρολόγων Ἀσπροπύργου (διὰ τὴν

κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν εἰς προσωπικὸν τῆς νεοδιαμορφωθείσης ταύτης εἰδικότητος). Προεβλέφθη ὁμοίως ὁ πληρέστερος ἐξοπλισμὸς τῆς Δημ. Σχολῆς Ἑλεκτρονικῶν Ναυτιλιακῶν Ὀργάνων (ΔΣΗΝΟ). Ἐξ ὧν τῶν ἀνωτέρω, ἡ μὲν ΔΣΗΝΟ συνέχισε κανονικῶς καὶ ἐπιτυχῶς τὴν ἐκπαίδευσιν εἰς τὰ σύγχρονα ναυτιλιακὰ ἠλεκτρονικὰ ὄργανα καὶ ἤρχισε λειτουργοῦσα ἐν Ἀσπροπύργῳ ἡ Δ. Σχολὴ Σωστικῶν καὶ Πυροσβεστικῶν Μέσων (περὶ ἧς ἀναφερόμεθα καὶ κατωτέρω).

8. Ἐκ παραλλήλου, χάρις εἰς τὴν γενναίαν συνδρομὴν τῶν κονδυλίων τοῦ προϋπολογισμοῦ δημοσίων ἐπενδύσεων ἤρχισεν ἡ ἀνέγερσις τῶν κάτωθι Σχολῶν: α) Τοῦ συγκροτήματος Σχολῶν Ν. Μηχανιώνας Θεσσαλονίκης, ὅπερ θὰ περιλαμβάνῃ Σχολὴν Μηχανικῶν Ε.Ν. καὶ Σχολὴν Προπαιδεύσεως (θεμελίωσις κατὰ Μάρτιον 1971). β) Τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν Ε.Ν. Χανίων (περάτωσις κατ' Ἰούλιον 1971). γ) Τῆς Σχολῆς Προπαιδεύσεως Πρεβέζης (θεμελίωσις κατ' Ὀκτώβριον 1971). δ) Τῆς Σχολῆς Σωστικῶν καὶ Πυροσβεστικῶν Μέσων Ἀσπροπύργου (περάτωσις κατ' Ἰούλιον 1971) καὶ ε) τῆς Σχολῆς Μετεκπαιδεύσεως Στελεχῶν Ἐμπ. Ναυτικοῦ Ἀγ. Ἰω. Ρέντη (περάτωσις κατ' Αὐγούστον 1971). Δέον νὰ σημειωθῇ χαρακτηριστικῶς ὅτι, ἐνῶ μεταξὺ 1961 - 1966 διετέθησαν διὰ τὴν δημοσίαν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ δημοσίων ἐπενδύσεων συνολικῶς δρ. 29.712.000, μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1967 - 71 διετέθησαν δρχ. 102.964.000 (ἤτοι ποσὸν ἀνώτερον κατὰ 350%).

9. Ἐπειδὴ ἐκρίθη, τὸ μὲν ὅτι κατὰ τὸ δυνατόν μεγαλύτερος ἀριθμὸς ναυτικῶν θὰ ἔδει νὰ διέλθῃ ἐκ τῆς Δ. Σχολῆς Σωστικῶν καὶ Πυροσβεστικῶν Μέσων, τὸ δὲ ὅτι τὸ σύνολον τῶν ἤδη ὑπηρετούντων ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν Ε.Ν. θὰ ἔπρεπε νὰ φοιτήσῃ εἰς τὴν Δ. Σχολὴν Μετεκπαιδεύσεως Στελεχῶν Ε.Ν. πρὸς ἐνημέρωσιν εἰς τὰς νεωτέρας ἐξελίξεις τῆς τεχνολογίας καὶ τῆς Ναυσιπλοίας, κατηρτίσθησαν δύο Σχέδια Ν. Διαταγμάτων, «περὶ ὑποχρεωτικῆς φοιτήσεως κατηγοριῶν τινῶν ναυτικῶν εἰς τὴν Δ. Σχολὴν Σωστικῶν καὶ Πυροσβεστικῶν Μέσων» καὶ «περὶ ὑποχρεωτικῆς φοιτήσεως εἰς τὴν Δ. Σχολὴν Ἐπιμορφώσεως Ἀξιωματικῶν Ε.Ν.».

10. Διὰ τοῦ Ν.Δ. 269/1969 «περὶ ναυτικῶν ὑποτροφιῶν» ἐθεσπίσθησαν αὐταὶ διὰ τοὺς μαθητὰς τῶν Δ.Σ.Ε.Ν., ἀξήθεισῶν παραλλήλως τῶν εἰσφορῶν τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως. Πράγματι δέ, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ νομοθετήματος αὐτοῦ ἐχορηγήθησαν ὑποτροφίαι εἰς τοὺς περισσότερους μαθητὰς τῶν Δ.Σ.Ε.Ν.—πλὴν τῶν ἀποδεδειγμένως προερχομένων ἐξ εὐπόρων οἰκογενειῶν—τὸ νομοθέτημα δὲ τοῦτο ἀπέτελεσε τὸ σημαντικώτερον βῆμα πρὸς τὴν δωρεὰν παροχὴν τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως (τὴν ὁποίαν ὑπεστήριξεν ἐκθύμως τὸ Υ.Ε.Ν., εἰσηγηθὲν ἀρμοδίως). Ὅμοίως κατηρτίσθη Σχέδιον Ν.Δ. «περὶ χορηγήσεως ἐκπαιδευτικῶν δανείων εἰς μαθητὰς τῶν Δ.Σ.Ε.Ν.» ἐπὶ τῷ τέλει ὅπως ὁ ἐπιτυχῆς οὗτος θεσμὸς ἐπεκταθῇ καὶ εἰς τοὺς φοιτῶντας εἰς τὰς Δ.Σ.Ε.Ν.

11. Ἡ παρεχομένη εἰς τὰς Δ.Σ.Ε.Ν. ἐκπαίδευσις τῶν μελλοντικῶν στελεχῶν τῆς Ναυτιλίας, δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς λίαν ἱκανοποιητικοῦ ἐπιπέδου. Ἐκρίθη ὁμως ὅτι ἡ ἐκπαίδευσις αὕτη θὰ ἔδει νὰ συμπληροῦται διὰ τοιαύτης ἐπισκάφους καὶ δὴ ἐπὶ ἰστιοφόρου τοιούτου, δοθέντος ὅτι ἡ κατ' ἐξοχὴν ναυτικὴ

τέχνη ἀναφέρεται εἰς τὸν χειρισμὸν τῶν ἱστιοφορούντων σκαφῶν. Ὑπῆρχεν ἔν ἱστιοφόρον σκάφος διὰ τὸν σκοπὸν τοῦτον, ἀγορασθὲν διὰ δωρεᾶς τοῦ ἀειμνήστου ἐφοπλιστοῦ Εὐγ. Εὐγενίδου, μὲ συμβολὴν καὶ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτ. Ἐκπαιδευσεως. Τὸ σκάφος τοῦτο ἔφερε τὸ ὄνομα τοῦ δωρητοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἀλλ' ἦτο παρωπλισμένον, ἀχρησιμοποίητον καὶ σχεδὸν ἐγκαταλελειμμένον. Τὸ σκάφος τοῦτο ἐπεσκευάσθη διὰ συντόνου προσπαθείας καὶ ἀπὸ τῆς 1-7-1970 παρεδόθη διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐκπαιδευτικῶν ταξιδίων τῶν μαθητῶν τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. Οὕτω τόσον κατὰ τὸ θέρους τοῦ 1970, ὅσον καὶ κατὰ τὸ θέρους τοῦ 1971 ἐξετελέσθησαν ἐπιτυχεῖς ἐκπαιδευτικοὶ πλόες διὰ τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους.

12. Ὁ καθορισμὸς ἠϋξημένου ἀριθμοῦ εἰσαγομένων εἰς τὰς Δ.Σ.Ε.Ν. μαθητῶν, ἢ αὐξήσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν Σχολῶν, ἢ ἀνάπτυξις αὐτῶν ἀνά τὴν χώραν καὶ τὸ κίνητρον τῶν ναυτικῶν ὑποτροφῶν δὲν ἤρκεσαν διὰ νὰ ἐπέλθῃ τὸ προσδοκώμενον ἀποτέλεσμα τῆς οὐσιώδους ἀριθμητικῆς αὐξήσεως τῶν ἐκπαιδευομένων καὶ συνεπῶς τῶν μελλόντων νὰ ἐξέλθουν τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. Ἐκρίθη ἀπαραίτητος καὶ ἡ μείωσις τῶν προσόντων τῶν ὑποψηφίων μαθητῶν διὰ τὰς Σχολὰς Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν, ἥτις ἐθεσπίσθη διὰ τοῦ Β.Δ. 413/1969.

VI. Ἡ παροχὴ ἐν Ἑλλάδι ἐξειδικευμένων τεχνικῶν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ὑπηρεσιῶν

1. Ἐξειδικευμένοι τεχνικαὶ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ὑπηρεσίαι παρέχονται εἴτε ὑπὸ δημοσίων ὑπηρεσιῶν ἢ ὀργανισμῶν, εἴτε ὑπὸ ἰδιωτικῶν (ἢ μικτῶν) τοιούτων, τῶν καλουμένων Νηογνομόνων. Ἐν Ἑλλάδι τὸν ἐν λόγῳ τομέα καλύπτουν μία δημοσία Ὑπηρεσία (ἢ Ἐπιθεώρησις Ἐμπορ. Πλοίων), εἰς ἐγχώριος Νηογνώμων (ἢ Α.Ε. Ἑλληνικὸς Νηογνώμων) καὶ τὰ ἐν Ἑλλάδι λειτουργοῦντα Γραφεῖα τῶν ξένων — καὶ δὴ τῶν πλέον ἐγκύρων — Νηογνομόνων.

2. Ὡς πρὸς τὴν Ἐπιθεώρησιν Ἐμπορ. Πλοίων, ἡ ὁποία κυρίως ἀσχολεῖται μὲ τὰ κυκλοφοροῦντα εἰς τὰ ἑλληνικὰ ὕδατα ἐπιβατηγὰ καὶ — μικρὰ ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ — φορτηγὰ πλοῖα, κατεβλήθη προσπάθεια συμπληρώσεως τῶν κενῶν τῆς εἰς τεχνικοὺς καὶ καταλλήλους ἐπανδρώσεως τῆς.

3. Ὁ Ἑλληνικὸς Νηογνώμων, ὁ ὁποῖος παρὰ τὸν μακρὸν βίον του (ἔτος ἰδρύσεως 1919) ἀναπτύσσει περιωρισμένην δραστηριότητα, ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον μελέτης πρὸς ἐξέυρεσιν λύσεων διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσίν του καὶ τὴν δραστηριοποίησίν του.

4. Τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν ἑλληνικῶν πλοίων εἶναι ταξινομημένον καὶ ἐπιθεωρεῖται παρὰ τῶν μεγάλου κύρους ξένων Νηογνομόνων, οὐδ' ἠδύνατο ἄλλως γενέσθαι, ἐφ' ὅσον τὰ ποντοπόρα μας πλοῖα κινδυνεύουν εἰς τὸν διεθνήν χώρον, μακρὰν τῆς πατρίδος, προσφεύγοντα εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῶν ξένων Νηογνομόνων οἱ ὁποῖοι διαθέτουν γραφεῖα εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ κόσμου. Πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἰδιομόρφου ἑλληνικῆς ναυτιλίας παρεσχέθη ἡ ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος ἀναγνώρισις τῶν ἐκδιδομένων πιστοποιητικῶν κ.λ.π. τοῦ μεγαλυτέρου κύρους ξένων Νηογνομόνων, ὡς τοῦ βρετανικοῦ (Lloyd), τοῦ ἀμερικανικοῦ, τοῦ γαλλικοῦ, τοῦ γερμανικοῦ, τοῦ νορβηγικοῦ, τοῦ ἰταλικοῦ καὶ τοῦ ἰαπωνικοῦ.

VII. Ἡ δημιουργία κέντρον ναυλώσεων ἐν Πειραιεῖ

1. Ἡ σὺν τῷ χρόνῳ διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων (καθ' ὁλοκληρίαν ἢ, τὸ συνηθέστερον, μερικῶς) ἐν Πειραιεῖ καὶ τῆς ἀναπτύξεως ἐν-τόνου κυρίας καὶ παρεπομένης περὶ τὴν Ναυτιλίαν δραστηριότητος, σημει-ωθεῖσα πρόοδος, κατέστησε τὴν ναυτιλιακὴν πρωτεύουσαν τῆς χώρας πόλιν μὲ διεθνή ναυτιλιακὴν ἀκτινοβολίαν.

2. Ἐν τούτοις, αἱ πλείσται ἐλληνικῶν συμφερόντων ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρή-σεις ἐξηκολούθουν νὰ εἶναι ἐγκατεστημέναι εἰς τὸ ἐξωτερικόν (Ἀγγλία, Η.Π.Α., Ἑλβετία, Μονακὸ) ἰδίᾳ δὲ εἰς Λονδίνον. Πράγματι τὸ Λονδίνον, ἤδη πρὸ τοῦ Β' Παγκοσμίου πολέμου εἶχε καταστή ὁ κύριος πόλος ἀναπτύξεως τῆς διεθνούς ναυτιλιακῆς δράσεως, τοῦτο δὲ ἐνετάθη μετὰ τὸν Β' Παγκόσμιον πόλεμον καὶ ὀφεί-λεται βασικῶς εἰς τὴν ἐν Λονδίῳ ὑπαρξίν τοῦ Baltic Mercantile and Shipping Exchange (Χρηματιστηρίου ναύλων) εἰς τὸ ὁποῖον ἢ περὶ τὸ ὁποῖον συνάπτονται αἱ πλείσται τῶν συμβάσεων θαλασσίας μεταφορᾶς.

3. Θάπετέλει εὐκταίαν ἐπιδιώξιν ἡ δημιουργία ἐνὸς κέντρον ναυλώσεων ἐν Πειραιεῖ πρὸς συμπλήρωσιν τῆς ἐγχωρίου ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς. Τοῦτο προσ-έκρουεν, τόσον εἰς τὴν παράδοσιν ἣτις ἔφερε τὸ Λονδίνον ὡς τὸ ἀποκλειστι-κὸν σχεδὸν κέντρον ναυλώσεων, ὅσον καὶ εἰς τὴν συνήθειαν ὀρισμένων Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν νὰ ζοῦν εἰς τὴν ἀγγλικὴν πρωτεύουσαν.

4. Τὸ μόνον τὸ ὁποῖον ἠδύνατο νὰ γίνῃ, ἦτο ἢ εἰς βάθος μελέτη τοῦ θέμα-τος, ἣτις ἐπραγματοποιήθη μὲ τὴν πάντοτε πρόθυμον συνδρομὴν καὶ τὴν πολύ-τιμον βοήθειαν τοῦ Κ.Ε.Π.Ε. Τὸ πόρισμα τῆς μελέτης κατέληγεν εἰς τὸ ὅτι ἔδει νὰ ἀναληφθῇ προσπάθεια διὰ τὴν σύστασιν ἐν Πειραιεῖ Κέντρον Ναυλώ-σεων (Χρηματιστηρίου Ναύλων), ὅτι θὰ ἔπρεπε τοῦτο νὰποβλέπη ἀρχικῶς εἰς τὴν σύναψιν ναυλώσεων διὰ τὰ «μεσογειακά» καλούμενα φορτηγὰ πλοῖα (μέχρι 5.000 τόν.), οἱ πλοιοκτῆται τῶν ὁπαίων τὰ διαχειρίζονται ἐξ Ἑλλάδος καὶ ὅτι θὰ ἔδει νὰ παρασχεθοῦν κίνητρα καὶ νὰ ἐξασφαλισθοῦν ὀρισμένοι προϋποθέ-σεις παρὰ τοῦ κράτους.

VIII. Ἡ ἐγχώριος ναυπηγοεπισκευαστικὴ βιομηχανία

1. Οὐσιώδη παράγοντα τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς οἰασδήποτε χώρας ἀπο-τελεῖ ἡ ναυπηγικὴ καὶ ἐπισκευαστικὴ βιομηχανία αὐτῆς, α) διὰ νὰ εἶναι δυνατὴ ἢ ἐντὸς τῆς χώρας ναυπήγησις πλοίων, ἀποφευγομένης τῆς εἰς τὴν ξένην ἀπο-κλειστικῆς κατασκευῆς πλοίων διὰ λογαριασμόν τῶν πλοιοκτητῶν μιᾶς χώρας καὶ β) διὰ νὰ εἶναι ἐφικτὴ ἢ ἐντὸς τῆς χώρας πραγματοποιήσις μετασκευῶν καὶ ἐπι-σκευῶν πλοίων, ὥστε, ἀφ' ἐνός μὲν νὰ μὴ διαρρῆ συνάλλαγμα εἰς τὸ ἐξωτερι-κὸν καὶ ἀφ' ἑτέρου νὰ εἰσάγηται τοιοῦτον ἐξώθεν.

2. Δοθείσης τῆς ἐπιτυχοῦς δράσεως τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν διεθνῶς, οἱ ὁποῖοι συνεχῶς ἀυξάνουν καὶ ἀνανεώνουν τοὺς στόλους των, ἐκρίθη ὅτι θὰ ἦτο σκόπιμος ἢ ἐξασφάλισις τῆς δυνατότητος ναυπηγήσεως ἐνὸς μέρους — ἔστω καὶ μικροῦ, ἀρχικῶς — τῶν ὑπ' αὐτῶν παραγγελομένων νέων πλοίων. Ἐξ ἄλλου,

έθεωρήθη ότι θα ήτο λίαν σκόπιμος και έπωφελής ή παροχή τής δυνατότητας διενεργείας έπισκευών εν Έλλάδι, έστω και ένός μέρους τών 3.500 περίπου πλοίων — όσα άνήκον εις Έλληνας πλοιοκτήτας κατά τò 1969.

3. Η κατάσταση τής έλληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας κατά τò 1968 ένεφανίζετο ως εξής: Τα «Έλληνικά Ναυπηγεία Α.Ε.» (Νιάρχου - Σκαρμαγκά) μετά παλαιότεραν έλαχίστην ναυπηγικήν δραστηριότητα, είχαν περιορισθή εις έπισκευάς πλοίων. Έτερον μεγάλης δυναμικότητας ναυπηγείον (βιομηχανία) δέν ύφίστατο. Και ύπήρχεν επίσης ή πληθύς τών έπισκευαστικών βιοτεχνικών και μικρών κατασκευαστικών βιομηχανιών του Περάματος, με περιορισμένην ναυπηγικήν δραστηριότητα (εις μικρά, κυρίως, πλοία) και με κύριον άντικείμενον έργασιών τās έπισκευάς.

4. Ούσιαστικώς ναυπηγική δραστηριότης εν Έλλάδι ήρχισεν από του 1968 ότε έθεσπίσθησαν υπό τής Νομισματικής Έπιτροπής σοβαρά κίνητρα, τóσον διά τούς παραγγέλλοντας πλοιοκτήτας, όσον και διά τήν άναλαμβάνουσαν τήν κατασκευήν έπιχείρησιν, ως ήσαν, ή μέχρις 80% χρηματοδότησις τής αξίας του ναυπηγουμένου πλοίου και ή παροχή έγγυήσεως κατά 30% του έλληνικού δημοσίου προς τήν δανειοδοτούσαν τράπεζαν. Ούτω κατέστη δυνατή ή χορήγησις άθρών παραγγελιών και ή έναρξις ναυπηγήσεως εις τὰ «Έλληνικά Ναυπηγεία» πλοίων του τύπου SD 14 (ή πρώτη καθέλκυσις τοιούτου πλοίου έγένητο περι τās άρχάς Αυγούστου 1968). Έκτοτε ήκολουθήθη έντατικώς ρυθμός ναυπηγήσεων. Και τò φθινόπωρον του 1970 εις τὰ «Έλληνικά Ναυπηγεία» έγκατεστάθη μεγάλη μόνιμος δεξαμενή μήκους 335,32 μ. δυναμένη νά δέχεται πλοία μέχρι 250.000 τόννων.

5. Παραλλήλως, έπεταχύνθη ή όλοκλήρωσις τής δευτέρας μεγάλης ναυπηγικής μονάδος «Ναυπηγεία Έλευσίνας Α. Ε.» (Άνδρεάδη), ήτις είχε καθυστερήσει επί πολυ και τήν 27-8-69 έγέγοντο τὰ έγκαίνια τής νέας ταύτης βιομηχανίας, ήτις κατ' άρχάς έπρόκειτο νάσχοληται μόνον με έπισκευάς (μεγάλων) πλοίων, βραδύτερον δέ θα έπεδίδετο και εις κατασκευάς.

6. Άλλά και τρίτη μεγάλη ναυπηγική μονάς προσετέθη κατά τήν έπισκοπούμενην περίοδον εις τò βιομηχανικόν δυναμικόν και τήν καθ' όλου ύποδομήν τής χώρας. Εις τήν Σύρον έλειτούργει με περιορισμένην δραστηριότητα τò γνωστόν ως «Νεώρειον Σύρου» ναυπηγείον του παλαιού οίκου Ρεθύμνη-Κουλουκουνη. Έξ έτέρου εις τήν Σύρον εύρίσκετο μία δεξαμενή διά πλοία μέχρις 20.000 τόν. D. W. ήτις έχρησιμοποιείτο παρά του πολεμικού μας Ναυτικού, όσον και παρά του «Νεωρείου». Τα δύο άνωτέρω στοιχεία ήδύνατο διά συνδυασμού νά άποτελέσουν τόν πυρήνα διά τήν σύστασιν ένός μεγάλου ναυπηγείου, έφ' όσον θα έξευρίσκετο ό κατάλληλος φορέυς. Πράγματι, ό κατάλληλος και σοβαρός φορέυς έξευρέθη (Άφοι Γουλανδρη) και διά προσωπικών παρεμβάσεων κατέστη δυνατή, τò μèn ή άγορά του Νεωρείου παρ' αυτου, τò δε ή ύπ' αυτου μίσθωσις τής πλωτής δεξαμενης. Εις πρώτην φάσιν ή νέα έπιχείρησις διέθεσε 2.000.000 δολλ. και τόν Δεκέμβριον 1970 ύπεγράφη σύμβασις μεταξυ Δημοσίου και Άφών Γουλανδρη προβλέπουσα επενδύσεις έτέρων 12.000.000 δολλ. Κατ' αυτον τόν τρόπον και ή

Ἑλλάς ἀπέκτησε τρίτον μέγα ναυπηγεῖον, ἀλλ' ἐξυπηρετήθη καὶ ὁ σκοπὸς τῆς περιφερειακῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας, διὰ τῆς ἰδρύσεως μιᾶς μεγάλης βιομηχανίας εἰς τὸ κέντρον τῶν Κυκλάδων καὶ δὴ εἰς τὴν ἔχουσαν μακρὰν ναυπηγικὴν παράδοσιν Σύρον, ἣτις ἔφθινεν οἰκονομικῶς.

7. Ἀνάπτυξιν ἐσημείωσαν καὶ αἱ μικραὶ ἀλλ' ἀξιόλογοι εἰς ἐργασίαν καὶ ἀπόδοσιν ναυπηγοεπισκευαστικαὶ βιομηχανίαι καὶ βιοτεχνίαι τοῦ Περάματος. Εἰς αὐτάς, πέραν τῶν ἐπισκευῶν, παρέτηρήθη καὶ κατασκευαστικὴ ἄνθησις εἰς ἐπιβατηγὰ, ἐπιβατηγὰ-ὀχηματαγωγὰ, μικρὰ φορτηγὰ καὶ ρυμουλκά, ὑπ' αὐτῶν δὲ ἀνελήφθη ἡ ναυπήγησις τῶν δέκα (10) ἐπιβατηγῶν-ὀχηματαγωγῶν σκαφῶν, τῶν ὁποίων ἡ κατασκευὴ ἐπρογραμματίσθη διὰ τὴν ὀριστικὴν ἐπίλυσιν τοῦ ἀκτοπλοικοῦ προβλήματος τῆς χώρας.

8. Ἐντονος δραστηριότης ἐσημειώθη καὶ εἰς τὰς ἐπισκευαστικὰς μονάδας αἱ ὁποῖαι ἰδρύθησαν παρ' ἐφοπλιστικῶν οἰκῶν διαθετόντων σοβαρὸν ἀριθμὸν πλοίων, πρὸς διενέργειαν ὑπ' αὐτῶν κατ' οἰκονομικώτερον τρόπον τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων των.

9. Τὸ Υ.Ε.Ν. πιστεῖον ὅτι ἔχει μεγάλην σημασίαν διὰ τὴν Ναυτιλίαν, τὴν ὑποδομὴν τῆς καὶ ὀλόκληρον τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν ἢ δημιουργία καὶ ἄλλων ναυπηγοεπισκευαστικῶν μονάδων (ἰδίᾳ εἰς τὴν περιφέρειαν) καὶ ἡ περαιτέρω ἀνάπτυξις τῶν ὑφισταμένων τοιούτων, κατήρτισε σχέδιον Ν. Διατάγματος διὰ τὴν παροχὴν κινήτρων καὶ διευκολύνσεων, τὸ ὁποῖον ὅμως τελικῶς δὲν προωθήθη.

10. Κατὰ τὸ ἐπισκοπούμενον χρονικὸν διάστημα ὀρισμένοι γνωστοὶ ἐφοπλιστικοὶ οἰκοὶ ἐξεδήλωσαν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἴδρυσιν νέων μεγάλων ναυπηγεῖων ἐν συνεργασίᾳ μετὰ ξένων ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων (ὡς οἱ ὅμιλοι, Καρρὰ διὰ Καλάμας, Καραγεώργη διὰ Πύλον, Θεοδωρακοπούλου διὰ Βόλον, Παπαλιοῦ διὰ Σούδαν καὶ Γ. Λιβανοῦ διὰ Πύλον), ἀλλ' αἱ σχετικαὶ μετὰ τοῦ Δημοσίου διαπραγματεύσεις δὲν ἐτελεσφόρησαν.

IX. Ὁ κρατικὸς φορεὸς διοικήσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (διοικητικὴ ὑποδομὴ)

1. Κατὰ τὴν ἐπισκοπούμενην περίοδον τὴν διοίκησιν τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορ. Ναυτιλίας ἤσκει τὸ ἀπὸ τοῦ 1944 συσταθὲν Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (τὸ ὁποῖον κατὰ τὸ 1936 συνεστήθη ὡς Ὑφυπουργεῖον).

2. Διὰ τοῦ ὑπ' ἀρ. 1/1969 Ν. Διατάγματος «περὶ Ὑπουργείων καὶ Ὑπουργῶν» τὸ Υ.Ε.Ν. ἐτέθη εἰς τὴν σειρὰν κατατάξεως, ἐπὶ κεφαλῆς τῶν παραγωγικῶν Ὑπουργείων, ἀναγνωρισθέντος τοῦ ρόλου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν οἰκονομίαν καὶ τὸ ἔθνος, γενικώτερον.

3. Διὰ τοῦ αὐτοῦ Ν. Διατάγματος ὑπήχθησαν ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ Υ.Ε.Ν. (οἰκονομικὴν καὶ διοικητικὴν, τῆς τεχνικῆς παραμεινάσεως εἰς τὸ ἀρμόδιον Ὑπουργεῖον Δημοσίων Ἔργων) ὁ Ὄργανισμός Λιμένος Πειραιῶς, ἡ Ἐλευθέρη Ζώνη Λιμένος Θεσσαλονίκης (μετέπειτα Ὄργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης) καὶ τὸ Λιμενικὸν Ταμεῖον Ἐλευσίνος. Τοῦτο ἐγένετο ὀρθότατα διότι κατὰ τὴν ἐπικρα-

τεστέραν αντίληψιν, ή Λιμενική Πολιτική είναι τμήμα τής γενικωτέρας Ναυτιλιακής τοιαύτης, όπωςδήποτε δέ στενώς συνυφασμένη μετ' αυτής.

4. Είς τὸ Υ.Ε.Ν. ἐλήφθησαν σύντονα μέτρα βελτιώσεως τῶν μεθόδων δράσεως, ὀργανώσεως καὶ διοικήσεως, ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν γενικωτέρων κυβερνητικῶν κατευθύνσεων πρὸς ἀτάξιν τῆς γραφειοκρατείας, ταχεῖαν ἐξυπηρέτησιν τῶν πολιτῶν κ.ἄ. Οὕτω, δι' ἐκδοθείσης μονίμου ὀργανωτικῆς διαταγῆς καθιερώθησαν ἀπλουστεύσεις διαδικασιῶν, ταχύτης ἐνεργειῶν, συντόμευσις ὑπογραφῶν, δραστηριοποιήσις ὀργάνων καὶ ἀποτελεσματικότης ἐλέγχου, μετ' ἴαν ἱκανοποιητικὰ—κατὰ κοινὴν ὁμολογίαν καὶ ἀναγνώρισιν—ἀποτελέσματα. Ἐξ ἄλλου, ὡς καὶ ἀνωτέρω (εἰς Β/Π) ἀνεφέρθη, ἐλειτούργησε καλῶς ὁ ἐσωτερικὸς προγραμματισμὸς καὶ ἀπολογισμὸς δράσεως. Οὕτω, τὸ Υ.Ε.Ν., ἐὰν δὲν ἀπετέλεσε πρότυπον καλῶς λειτουργούσης δημοσίας ὑπηρεσίας (χάρις καὶ εἰς τὴν συνδρομὴν μεγάλου μέρους ἐκ τοῦ προσωπικοῦ αὐτοῦ), ἦτο ὅπωςδήποτε εἰς ἀποδοτικὸς διὰ τὸ κράτος καὶ τὸν (προσφεύγοντα εἰς αὐτὸν) πολίτην, ὀργανισμὸς.

5. Εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. πέραν τῶν νέων ὑπηρεσιῶν, αἱ ὁποῖαι συνεστήθησαν κατ' ἐντολὴν τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ (Ἑπηρεσία Ἐξυπηρετήσεως καὶ Ἐρεύνης Παραπόνων Πολιτῶν, Ἑπηρεσία Ὀργανώσεως καὶ Μεθόδων, Τμήμα Ἐκπαιδεύσεως Προσωπικοῦ) συνεστήθη καὶ Ἑπηρεσία Δημοσίων Σχέσεων καὶ Τύπου, τελούσα παρὰ τῷ Ἑπουργῷ, ἥτις ἀνέλαβε τὸ ἔργον τῆς συνδέσεως τῆς Ναυτιλιας καὶ τοῦ διοικητικοῦ φορέως τῆς μετὰ τῶν ἄλλων ὑπηρεσιῶν, ὀργανισμῶν, ὀργανώσεων, τῶν μέσων δημοσιότητος καὶ τῆς κοινῆς γνώμης.

6. Περὶ τῶν ἐντύπων τὰ ὁποῖα ἐξεδόθησαν ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν. κατὰ τὴν ἐπισκοπούμενην περίοδον γίνεται λόγος κατωτέρω εἰς ΙΓ'./5.

7. Τεκμήριον (σχετικὸν) πρὸς ἀπόδειξιν τῆς καλῆς λειτουργίας καὶ ἀποδόσεως τοῦ Υ.Ε.Ν. κατὰ τὴν ἐπισκοπούμενην περίοδον ἀποτελεῖ ἴσως καὶ τὸ ὅτι ἐλάχιστα παράπονα ἀφορῶντα εἰς τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν. ὑπεβλήθησαν εἰς τὸν Ἐπίτροπον Διοικήσεως, τὰ δὲ ὑποβληθέντα ἦσαν μικρᾶς σημασίας.

8. Ὡς πρὸς τὸ στρατιωτικὸν προσωπικὸν τοῦ Υ.Ε.Ν. (τὸ Λιμενικὸν Σῶμα) ἄξια μνείας εἶναι : α) τὸ Ν.Δ. 139/1969 «περὶ ἱεραρχίας, προαγωγῶν, ἀποστρατείας καὶ μεταθέσεων τῶν μονίμων ἀξιωματικῶν τῶν Σωμάτων Χωροφυλακῆς, Λιμενικοῦ, Ἀστυνομίας καὶ Πυροσβεστικοῦ» δι' οὗ ἐγένετο κοινὴ ρύθμισις δι' ὅλα τὰ ἀνωτέρω Σώματα, ἐναρμόνισις πρὸς τὰ κρατοῦντα εἰς τὰς Ἐνόπλους Δυνάμεις καὶ ἀπλουστευσις τῶν διαδικασιῶν καὶ β) Τὸ Ν.Δ. 649/1970 δι' οὗ ἐγένετο κοινὴ ρύθμισις τῶν ἀνωτέρω θεμάτων καὶ διὰ τοὺς ἀνθυπασπιστὰς τῶν ἐν λόγῳ Σωμάτων.

9. Ἐκαλύφθη ἐν ἀδικαιολογήτως ὑφιστάμενον κενὸν διὰ τοὺς Ἀξιωματικοὺς Λ.Σ. Παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι οὗτοι κέκτηνται πέραν τῆς στρατιωτικῆς - ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ τοιαύτην ἀνωτάτης Σχολῆς (πτυχίον Νομικῆς ἢ ΟΠΕ ἢ ΑΣΟΕΕ ἢ ΠΑΣΠΕ ἢ Α.Β.Σ.), δὲν προεβλέπετο ἢ ἀπὸ τῆς ὀρκομωσίας τῶν εἰς ἀξιωματικῶν ἐπιμόρφωσις. Τοῦτο ἐκρίθη ἀπαράδεκτον καὶ συνεστήθη Σχολεῖον Ἐπιμορφώσεως Ἀξιωματικῶν Λ.Σ. εἰς τὸ ὁποῖον φοιτοῦν ἀξιωματικοὶ μέχρι τοῦ βαθμοῦ τοῦ ὑποπλοιάρχου (κατώτεροι), διὰ διατάξεως δὲ τοῦ Ν.Δ. 139/69 ἐθεσπίσθη ὡς προσὸν προαγωγῆς εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ πλωτάρχου ἢ φοίτησις εἰς τὸ ἐν λόγῳ Σχολεῖον.

10. Κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ συνεστήθη Μικτὴ Ἐπιτελική

Ὁμᾶς ἐξ ἀξιωματικῶν τῶν Ἐνόπλων Δυνάμεων, με σκοπὸν νὰ μελετήσῃ καὶ εἰσηγηθῆ τὸν καλύτερον τρόπον ὀργανώσεως τοῦ Υ.Ε.Ν. τὸ ὁποῖον ἐστελεχοῦτο δι' ἀξιωματικῶν τοῦ Λ.Σ. Ἐπὶ τοῦ ὑποβληθέντος πορίσματος τῆς ρηθείσης Ὁμάδος, ἐγένοντο πολλαὶ συζητήσεις καὶ ἐπὶ τῇ βάσει αὐτοῦ κατηρτίσθη, συνεζητήθη εἰς τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον καὶ ψηφισθὲν ἐδημοσιεύθη τὸ Ν.Δ.856/71, διὰ τοῦ ὁποῖου τὸ Υ.Ε.Ν. διηρεῖτο εἰς δύο Γεν. Διευθύνσεις, εἰς τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς (ἣς θὰ προΐστατο πλοίαρχος Λ.Σ. καὶ ἦτις θὰ ἠδύνατο νὰ στελεχοῦται καὶ διὰ πολιτικῶν ὑπαλλήλων) καὶ εἰς τὸ Ἀρχηγεῖον Λιμ. Σώματος (οὗτινος θὰ προΐστατο ὁ Ὑποναύαρχος Ἀρχηγὸς Λ.Σ. καὶ τὸ ὁποῖον θὰ ἤσκει τὰς ἀρμοδιότητας αἵτινες προσιδιάζουσιν εἰς τὴν στρατιωτικὴν ὀργάνωσίν του). Ἀλλά, περὶ τὸ τέλος Αὐγούστου 1971 καὶ κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς παραιτήσεως τῶν μελῶν τοῦ τότε Ὑπουργ. Συμβουλίου, ἐψηφίσθη τὸ Ν.Δ. 957/1971 διὰ τοῦ ὁποῖου ἐπῆλθε συγχώνευσις τῶν Ὑπουργείων Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Συγκοινωνιῶν καὶ συνεστήθη τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνιῶν (Υ.Ν.Μ.Ε.), οὗτινος προΐσταται ὑπουργὸς ἔχων παρ' αὐτῷ καὶ ὑφυπουργόν.

Ζ. Ναυτεργατικὴ καὶ κοινωνικὴ Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ

1. Μέτρα διὰ τοὺς ἐργαζομένους ναυτικούς

1. Γενικῶς δύναται νὰ λεχθῆ ὅτι ἔναντι τοῦ Ἑλληνος ναυτικοῦ ἐπεδείχθη ἀνιδιοτελής καὶ πραγματικὴ στοργὴ καὶ συμπαραστάσις. Δὲν ἐθεωρήθη ὁ ναυτικὸς ὡς ὄργανον πολιτικῶν ἐπιδιώξεων (ὡς ἐγένετο ἄλλοτε, κυρίως μετὰ τὸ Κ.Κ.Ε.), ἀλλ' ὡς σκληρὸς καὶ ὑπὸ ἰδιομόρφους συνθήκας ἐργαζόμενος ἄνθρωπος, ὅστις ἀποτελεῖ καὶ ἐκπρόσωπον τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν ξένην. Ἄλλωστε ἐκυριάρχησεν ἡ ἀντίληψις ὅτι πᾶν μέτρον λαμβανόμενον ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν, ἀποβαίνει ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας, ἐν γένει.

2. Τὸ βασικώτερον διὰ τοὺς ναυτικούς μας μέτρον ὑπῆρξεν ἡ αὔξησις τῶν ἀμοιβῶν των. Τὸ κράτος ἐμερίμνησε καὶ ἐβοήθησε διὰ τὴν ὑπογραφὴν ἱκανοποιητικῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας, ἀλλὰ συντελοῦσης τῆς ἠϋξημένης ζητήσεως καὶ τῆς περιορισμένης προσφορᾶς ἐργασίας, αἱ ἀμοιβαὶ διεμορφώθησαν (ἰδίᾳ δι' ὀρισμένας εἰδικότητας) εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα. Δι' ὅλας τὰς κατηγορίας ἐργαζομένων ἐπὶ πλοίων συνήφθησαν νέαι Σ.Σ.Ε. ἀλλὰ σταθμὸν δύναται νὰ λεχθῆ ὅτι ἀπετέλεσεν ἡ Σ.Σ.Ε. ποντοπόρων πλοίων τῶν ἀρχῶν τοῦ 1971 καὶ τοῦτο διότι : α) Δι' αὐτῆς καθιερώθη διὰ πρώτην φορὰν (κατόπιν ἐντόνου ἐπιμονῆς τοῦ Υ.Ε.Ν. διὰ τὸ ὁποῖον ἦτο ἀδιανόητον νὰ στερῶνται οἱ ποντοπόροι ναυτικοὶ τοῦ 13ου μισθοῦ, τὸν ὁποῖον λαμβάνουν ἐν τούτοις ὅλοι οἱ εἰς ἐπαγγέλματα ξηρᾶς ἐργαζόμενοι) ἐπίδομα ὑπερενιαυσίου ὑπηρεσίας ἴσον πρὸς ἓνα μισθόν, τοιοῦτοτρόπως δὲ ἐπετεύχθησαν δύο τινά : ἀφ' ἑνὸς ἱκανοποιήθη δίκαιον αἴτημα τῶν ἐργαζομένων καὶ ἀφ' ἑτέρου ἐξησφαλίσθη διὰ τοὺς πλοιοκτῆτας ἡ ἐνιαύσιος — τοῦλάχιστον — παραμονὴ τῶν ναυτικῶν εἰς τὴν αὐτὴν ἐπιχείρησιν. β) Ἡϋξήθησαν αἱ ἡμέραι ἀδείας (18 προηγουμένως διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ 12, διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα) εἰς 24 καὶ γ) Παρεσχέθη συνολικὴ αὔξησις κατὰ 40% περί-

που εις τὸ σύνολον τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν. Διὰ τῆς Σ.Σ.Ε. ταύτης, αἱ ἀμοιβαὶ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν ἔφθασαν ἐγγὺς τῶν ἐπιπέδων ξένων μεγάλων ναυτιλιῶν, λαμβανομένης δὲ ὑπ' ὄψιν τῆς διαφορᾶς κόστους διαβίωσης μεταξὺ ξένων χωρῶν καὶ τῆς Ἑλλάδος, αἱ ἀμοιβαὶ τῶν ναυτικῶν μας διεμορφώθησαν εἰς ἐπίπεδα ἱκανοποιούντα τὸν μόχθον καὶ τὰς ἰδιαζούσας συνθήκας ζωῆς αὐτῶν.

3. Ἡ παροχὴ ἀφθόνου καὶ καταλλήλου τροφῆς πρὸς τοὺς ναυτικούς μας ἀπετέλεσεν ὁμοίως μέλημα τοῦ Υ.Ε.Ν. καὶ κατόπιν μελέτης ὑπὸ Ἐπιτροπῆς ἐξ εἰδικῶν ἐθεσπίσθη ἀπὸ 1-1-1969 νέον Ἐδεσματολόγιον διὰ τοὺς ἐργαζομένους ἐπὶ πλοίων ἄνω τῶν 250 κ.ο.χ. Ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἐν λόγῳ Ἐδεσματολογίου προέκυψαν ὠρισμένα συμπεράσματα ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὁποίων ἐγένετο ἀναθεώρησις καὶ τροποποιήσις αὐτοῦ κατὰ τὸ 1971.

4. Διὰ τοῦ Β.Δ. 806/1970 «περὶ ἐγκρίσεως καὶ θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν Κανονισμοῦ Ἐργασίας ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 800 κόρων καὶ ἄνω» ἐθεσπίσθη ὁ νέος οὔτος Κανονισμὸς (εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ προϊσχύοντος ὅστις ἐδημοσιεύθη κατὰ τὸ 1939) ὅστις ἤρχισεν ἰσχύων ἀπὸ 1-1-1971. Ἐκ παραλλήλου ἤρχισε καὶ προωθήθη ἡ ἐπεξεργασία νέου Κανονισμοῦ Ἐργασίας δι' ἐπιβατηγὰ πλοῖα 500 κ.ο.χ. καὶ ἄνω.

5. Διὰ τοῦ Β.Δ. 775/1970 «περὶ συντήσεως τοῦ χρόνου παρατάσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀορίστου χρόνου», τοῦ ὁποίου ἡ ἰσχὺς ἤρξατο ἀπὸ 1-1-1971, ἱκανοποιήθη βασικὸν αἴτημα τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως, περιορισθέντος τοῦ χρόνου παρατάσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἀορίστου χρόνου, ἀναλόγως τῆς θαλασσίας περιοχῆς (λιμένων) εἰς τοὺς ὁποίους εὐρίσκεται τὸ πλοῖον ἐφ' οὗ παρέχεται ἡ ἐργασία.

6. Ἡ πειθαρχία καὶ ἡ τάξις εἰς τὰ πλοῖα αἰτινες εἶχον διασαλευθῆ ἐπικινδύνως, συντελουσῶν καὶ τῶν ἐντὸς τῆς χώρας ἐπικρατουσῶν δυσμενῶν συνθηκῶν, ἀποκατεστάθησαν εἰς λίαν ἱκανοποιητικὸν σημεῖον.

7. Διὰ τὴν ψυχαγωγίαν τῶν ναυτικῶν καὶ τὴν βελτίωσιν τῶν γνώσεών των, συνεστήθη ὁ ἐφοδιασμὸς διὰ βιβλιοθηκῶν τῶν πλοίων ἄνω τῶν 2000 κ.ο.χ. καὶ ὑπεδείχθησαν τὰ βιβλία τὰ ὁποῖα ἐκρίθησαν ὡς κατάλληλα διὰ τοὺς ναυτικούς μας.

8. Ὅσοι ναυτικοὶ ἀπηυθύνοντο διὰ θέματα σχέσεων ἐργασίας κλπ. εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. ἐλάμβανον ταχέως ὀρθὰς ἀπαντήσεις πρὸς ἐξυπηρέτησίν των, αἱ δὲ τυχὸν προκύπτουσαι ναυτεργατικαὶ διαφοραὶ, ἐπελύοντο ἐν πνεύματι δικαιοσύνης καὶ ἀντικειμενικότητος. Αἱ διδόμεναι ἐπὶ τῶν ζητημάτων αὐτῶν λύσεις ἐκωδικοποιούντο κατ' ἔτη καὶ ἐξεδίδοντο εἰς εἰδικὰ ἔντυπα, τὰ ὁποῖα ἀπεδείχθησαν χρησιμώτατα διὰ τοὺς ἐργαζομένους ἀλλὰ καὶ διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις.

9. Διὰ πρώτην φοράν εἰς τὴν πολιτικὴν ἱστορίαν τῆς χώρας, ἐδόθη δικαίωμα ψήφου εἰς τοὺς ναυτικούς μας, οἱ ὁποῖοι ἐψήφισαν ἐλευθέρως καὶ ἀνεπηρέαστως κατὰ τὸ διενεργηθὲν τὴν 28-9-1968 Δημοψήφισμα διὰ τὸ νέον Σύνταγμα.

10. Τὰ θέματα τῆς ναυτικῆς ἐργασίας ἐν συναρτήσει πρὸς τὴν προσπάθειαν προσελκύσεως νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἀπετέλεσαν ἀντικείμενον μελέτης, συσταθείσης παρὰ τῷ Κ.Ε.Π.Ε. Ὁμάδος Ἐργασίας, τῆς ὁποίας τὰ πορίσματα ἐχαρακτήρισθησαν ὡς λίαν χρήσιμα.

11. Ἐπί σκοπῷ προσελκύσεως τῶν καταθέσεων τῶν ναυτικῶν μας εἰς Ἑλληνικὰς Τραπεζάς, παρὰ τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς ἐλήφθη ἡ ἀπόφασις τῆς τηρήσεως ἐντόκων καταθέσεων εἰς μετατρέψιμον συνάλλαγμα. Τὸ μέτρον τοῦτο ἤρχισε νὰ καρποφορῇ μετὰ τὸ 1969, ὅτε ἐθεσπίσθησαν ἱκανοποιητικὰ διὰ τοὺς ἀποταμιευτὰς ναυτικούς ἐπιτόκια.

12. Ἔτερον εὐστοχον μέτρον πρὸς ἀξιοποίησιν τοῦ ναυτεργατικοῦ μόχθου ἐπ' ὠφελείᾳ τοῦ συνόλου (ἰδίᾳ ἐξ ἀπόψεως συναλλάγματος ἐξωτερικοῦ) ὑπῆρξεν ἡ μείωσις (ἀρχικῶς καὶ ἡ κατάργησις βραδύτερον) τοῦ φόρου μεταβιβάσεως ἐπὶ ἀγορῶν ἀκινήτων διὰ συναλλάγματος εἰσαγομένου ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ.

13. Παρηκολουθήθησαν αἱ ἐργασίαι τῶν ὀργάνων τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας καὶ συμμετέσχε τὸ Υ.Ε.Ν. δι' ἐκπροσώπων του (μὲ συμμετοχὴν ὁμοίως ἐκπροσώπων τῶν ναυτικῶν, ἐργατικῶν καὶ ἐργοδοτικῶν ὀργανώσεων) εἰς τὴν σύναψιν Διεθνῶν Συμβάσεων καὶ Συστάσεων ἀφορωσῶν εἰς τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν. Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρονται : Ἡ Δ.Σ. περὶ εὐθύνης πλοιοκτῆτου ἐν περιπτώσει ἀσθενείας, ἀτυχήματος ἢ θανάτου ναυτικοῦ, ἡ Δ.Σ. περὶ ἐνδιαιτήσεως πληρωμάτων, ἡ Δ.Σ. περὶ προλήψεως ἐργατικῶν ἀτυχημάτων ναυτικῶν καὶ ἡ Σύστασις περὶ ἐπαγγελματικῆς ἐκπαιδεύσεως ναυτικῶν.

14. Πρὸς ἐνημέρωσιν τῶν ἐπὶ πλοίοις ἐργαζομένων ναυτικῶν ὡς πρὸς τὰ δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις αὐτῶν, ἐξεδόθη μερίμνη τοῦ Υ.Ε.Ν. τὸ «Ἐγκόλπιον τοῦ Ἑλληνος Ναυτικοῦ», λίαν ἀπλοῦν, εὐχρηστον καὶ ἄκρως κατατοπιστικόν.

15. Διὰ τοῦ Β.Δ. 18/1969 «περὶ προσόντων, ἀπογραφῆς καὶ ἐνιαίου τύπου φυλλαδίου ναυτικοῦ» ἠπλουστεύθη ἡ διαδικασία ἀπογραφῆς τῶν ναυτικῶν καὶ καθιερώθη ἐνιαῖος τύπος ναυτικοῦ φυλλαδίου.

16. Διὰ τοῦ Β.Δ. 260/1970 ἀντικατεστάθη ὁ Κανονισμὸς περὶ Ναυτολογίων διὰ νέου τοιοῦτου, διακρινομένου διὰ τὴν ἀπλούστευσιν τὴν ὁποίαν ἐπιφέρει.

17. Διαπιστωθείσης μιᾶς περιορισμένης ἐκτάσεως ἀνεργίας εἰς τοὺς πλοίαρχους Ε.Ν. ἀλλὰ καὶ πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ δυσαρέστου φαινομένου τῶν συνεχῶν ἐξετάσεων, περιορίσθησαν αἱ ἐξεταστικαὶ περίοδοι διὰ τοὺς Πλοίαρχους Α' καὶ Β' εἰς δύο κατ' ἔτος (Ἰουνίου καὶ Δεκεμβρίου).

18. Διὰ τοῦ Ν.Δ. 855/1971 ἐθεσπίσθη ὅτι τὸ ὄριον ἡλικίας πρὸς ἀπόκτησιν ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ἱκανότητος θὰ ρυθμίζεται ἐκάστοτε διὰ Β. Διαταγμάτων. Δοθείσης δὲ τῆς ἐμφανιζομένης στενότητος εἰς τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν ὠρίσθη τοῦτο διὰ τοῦ Β.Δ. 431/71 ἐπὶ μίαν διετίαν, εἰς τὸ 60ὸν ἔτος.

19. Διὰ τοῦ Β.Δ. 284/1970 «περὶ τρόπου παρακρατήσεως φόρου εἰσοδήματος ἐκ μισθωτῶν ὑπηρεσιῶν» ἐρρυθμίσθη κατὰ τρόπον δίκαιον τὸ θέμα τῆς εὐθύνης τοῦ πλοίαρχου διὰ τὴν παρακράτησιν καὶ καταβολὴν τοῦ φόρου ἐπὶ τῶν ἀμοιβῶν τῶν ἀξιωματικῶν Ε.Ν., περιορισθείσης ταύτης σημαντικῶς.

20. Δυστυχῶς, ἡ ἀποψὶς μας περὶ τῆς δυνατότητος παρακρατήσεως μέρους τῆς ἀμοιβῆς τῶν ναυτικῶν καὶ ἀμέσου καταβολῆς τοῦ μέρους τούτου εἰς συνάλλαγμα, εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν ναυτικῶν ἐν Ἑλλάδι, μολονότι ἐπεκροτήθη παρὰ τῆς ἡγεσίας τῆς Πανελληνίου Ναυτικῆς Ὁμοσπονδίας καὶ παρ' ὅτι ἡ τυχὸν ἐφαρμογὴ τοῦ μέτρου, πρῶτον, θὰ παρέιχεν ἐξασφάλισιν εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν ναυτικῶν, δεύτερον, θὰ ὑπεβοήθει εἰς τὴν ἀποτροπὴν τῆς σπατάλης τοῦ προϊόντος τοῦ

μόχθου των και τρίτον, θά παρείχε θετικόν συναλλαγματικόν ὄφελος διὰ τὸ κράτος, ἐν τούτοις δὲν ὑλοποιήθη.

21. Ὅμοιος ἄποψις μας περὶ λήψεως μέτρων διὰ τὴν πρόληψιν και καταστολήν τῶν περιπτώσεων ψευδασθeneιών — αἱ ὁποῖαι δὲν εἶναι ἀμελητέαι — παρέμεινεν ἄνευ ὑλοποιήσεως.

22. Εἰς τὸν τομέα τοῦ ναυτικοῦ Συνδικαλισμοῦ ἐπετεύχθη ἐξυγιάνσεις και διηνεργήθησαν εἰς ὄλας τὰς ὀργανώσεις ἐλεύθεραι ἐκλογαί, παρ' ὅτι ἡ προσαρμογὴ τῆς σχετικῆς νομοθεσίας πρὸς τὴν τοιαύτην τὴν διέπουσαν τὰ ἐργατικά, ἐν γένει, Σωματεῖα, ἐδημιούργησε πολλὰ προβλήματα, λόγω τῆς ἰδιομορφίας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

II. Μέτρα Κοινωνικῆς Πολιτικῆς ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν, τῶν οἰκογενειῶν των και τῶν ἀπομάχων τοῦ κύματος

1. Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον (N.A.T.)

α'. Τὸ N.A.T. θεωρεῖται ὡς ὁ ὑγιέστερος και οἰκονομικῶς ἰσχυρότερος κοινωνικοασφαλιστικὸς ὀργανισμός. Ἄλλ' αἱ συντάξεις τὰς ὁποῖας παρείχεν, οὐ μόνον ἦσαν λίαν χαμηλαί, οὐδόπως ἱκανοποιῶσαι τοὺς ἀπομάχους τοῦ κύματος και τὰς οἰκογενείας των, ἀλλ' ἀπετέλουν και ἀντικίνητρον διὰ τὴν προσπάθειαν προσελκύσεως νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Ἀπετέλει, ὅθεν, πρῶτιστον μέλημα ἡ αὔξεις τῶν συντάξεων. Οὕτως, ἀπὸ 1-7-68 ἠδξήθησαν κατὰ 16% αἱ ἀπονεμηθεῖσαι συντάξεις μέχρι 31-8-66. (Βραδύτερον ἡ αὔξεις αὐτὴ ἐπεξετάθη και εἰς τὰς ἀπονεμηθείσας μέχρι 15-3-71 συντάξεις). Ἀπὸ 1-11-69 ἠδξήθησαν κατὰ 6% αἱ ἀπονεμηθεῖσαι συντάξεις μέχρι τῆς 30-1-68. Καὶ ἀπὸ 1-1-71 ἐχορηγήθη γενικὴ αὔξεις εἰς ὄλας τὰς συντάξεις ἐκ 300 δρχ., εὐνοηθεισῶν περισσότερον τῶν χαμηλοτέρου ὕψους συντάξεων. Οὕτως, ἡ κατωτάτη σύνταξις ἦτις ἀνήρχετο τὴν 20-6-68 εἰς 1.000 δρχ. ἠδξήθη εἰς 1.530 (ποσοστὸν αὐξήσεως 53%), ἡ δὲ μέση σύνταξις ἠδξήθη κατὰ 43%.

β'. Διὰ νὰ παραμείνῃ ἰσχυρὰ ἡ οἰκονομικὴ θέσις τοῦ N.A.T. ἐπρεπε, παραλλήλως πρὸς τὴν αὔξισιν τῶν συντάξεων, νὰ αὐξηθοῦν και οἱ πόροι αὐτοῦ. Ὑπαρχούσης σχετικῆς δεσμεύσεως ἐκ τοῦ Ν.Δ. 2687/53 διὰ τὰ βάσει τοῦ ἄρ. 13 τοῦ ἐν λόγω νομοθετήματος νηολογούμενα πλοῖα, ἡ αὔξεις τῆς εἰσφορᾶς τῶν πλοιοκτητῶν τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας ταύτης ἠδξήθη κατὰ 0,50%, ἦτοι ὅσον ἦτο δυνατόν ἐκ τοῦ ὑφισταμένου περιθωρίου. Μεγαλυτέρα οὐσιωδῶς ἦτο ἡ αὔξεις τῆς εἰσφορᾶς τῶν πλοιοκτητῶν τῶν πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας, ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας, τῶν συμβεβλημένων μετὰ τοῦ N.A.T. Τοῦτο ἐπεβάλλετο και διὰ λόγους δικαιοσύνης, διότι ὀρθόν εἶναι οἱ πλοιοκτῆται τῆς τελευταίας ταύτης κατηγορίας νὰ τυγχάνουν ποῖας τινος δυσμενεστέρας μεταχειρίσεως ἐναντι τῶν πλοιοκτητῶν πλοίων τελούντων ὑπὸ τὴν κυανόλευκον. Ταυτοχρόνως ἠδξήθη και ἡ εἰσφορὰ τῶν ἐργαζομένων ναυτικῶν πρὸς τὸ N.A.T.

γ'. Τὸ N.A.T. πλὴν τῶν εἰς ρευστὸν διαθεσίμων και τῶν χρεογράφων ἔχει ὑπὸ τὴν ἰδιοκτησίαν του μίαν λίαν ἀξιόλογον ἀκίνητον περιουσίαν, ἦτις ὁμως παρέμενεν ἀναξιοποίητος. Ἐλήφθησαν πάντα τὰ ἀπαιτούμενα μέτρα διὰ τὴν στα-

διακὴν ἀξιοποίησιν — καὶ δὴ τὴν καλυτέραν δυνατὴν — τῆς περιουσίας ταύτης, ἐπ' ὠφελείᾳ τοῦ Ταμείου καὶ τῶν παρ' αὐτῷ ἡσφαλισμένων.

δ'. Διὰ σποραδικῶν νομοθετημάτων, ὡς τὰ Ν.Δ. 87/1969 καὶ 375/1969 ἐτροποποιήθησαν, βελτιωθεῖσαι οὐσιωδῶς ὑπὲρ τῶν συνταξιούχων, διατάξεις τῆς κειμένης περὶ Ν.Α.Τ. νομοθεσίας.

ε'. Πρὸς ὀριστικὸν προσδιορισμὸν τῆς παρουσίας καὶ τὴν πρόβλεψιν τῆς μελλοντικῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τοῦ Ν.Α.Τ. ἀνετέθη ἡ ἐκπόνησις ἀναλογιστικῆς μελέτης εἰς τὸν διακεκριμένον Ἑλβετὸν ἀναλογιστὴν κ. Μ. R. Breguet, εἰς τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἐργασίας τοῦ ὁποίου θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ βασίζωνται τὰ λαμβανόμενα ὑπὲρ τῶν συνταξιούχων ἐκάστοτε μέτρα.

στ'. Διὰ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν, τὴν βελτίωσιν καὶ τὴν κωδικοποίησιν τῆς περὶ Ν.Α.Τ. νομοθεσίας, καθηρτίσθη Σχέδιον Ν.Διατάγματος ὑπὸ εἰδικῶς συσταθείσης Ὁμάδος Ἐργασίας.

ζ'. Πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν δικαιουμένων συντάξεως παρεσχέθη ἡ δυνατότης, πλὴν τῆς εὐρύτερας τραπεζικῆς ἐξυπηρετήσεως καὶ ἡ τοιαύτη τῆς πληρωμῆς τῶν συντάξεων διὰ ταχυδρομικῶν ἐπιταγῶν, κατ' ἀπομίμησιν ὁμοίου μέτρου ληφθέντος ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν διὰ τοὺς συνταξιούχους τοῦ Δημοσίου.

η'. Εὐστοχον ὑπῆρξε τὸ μέτρον τῆς προικοδοτήσεως παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. θυγατέρων ναυτικῶν ἐν ἐνεργείᾳ καὶ συνταξιούχων, τὸ ὁποῖον ἀπεφασίσθη ὅπως θεσμοθετηθῆ διὰ διατάξεως περιλαμβανομένης εἰς τὸ ἀφορῶν τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ Ν.Α.Τ. Ν. Διάταγμα.

θ'. Ἐπιβεβλημένη, ἐξ ἄλλου, ἦτο ἡ παροχὴ αὐξήσεως εἰς τὰ καταβαλλόμενα ἐπιδόματα πρὸς τοὺς φυματικούς καὶ χανσενικούς ἀπομάχους τῆς θαλάσσης.

2. Οἶκος Ναύτου

α'. Ὁ ὄργανισμὸς οὗτος ὑγειονομικῆς περιθάλψεως τῶν οἰκογενειῶν τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν συνταξιούχων, εἶχεν ἀνάγκην... περιθάλψεως καὶ ἀναδιοργάνωσεως. Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην ἐσημειώθησαν βήματα προόδου ἀλλ' ἡ βελτίωσις χρήζει ὀπωσδήποτε συνεχίσεως.

β'. Ἀπὸ τοῦ 1970 καθιερώθη νέον, πλέον σύγχρονον καὶ ἐξυπηρετικὸν σύστημα ἰατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως τῶν δικαιουμένων τοιαύτης παρὰ τοῦ Οἴκου Ναύτου.

γ'. Ἀνεθεωρήθη ἡ περὶ τοῦ Οἴκου Ναύτου Νομοθεσία, καταρτισθέντος σχετικοῦ Σχεδίου Ν.Διατάγματος.

δ'. Ἐπεξετάθη ἡ κατὰ τόπους παρεχομένη προστασία, ἀφ' ἐνὸς διὰ τῆς ἰδρύσεως νέων Ἐπαρχιακῶν Γραφείων Οἴκου Ναύτου (Ε.Γ.Ο.Ν.) εἰς ναυτοτόπους ἐνθα ὑφίστατο σοβαρὸς ἀριθμὸς δικαιουμένων περιθάλψεως καὶ ἀφ' ἑτέρου μέσφ τῶν Κοινοτικῶν ἰατρῶν τοῦ Ὑπουργείου Κοινωνικῶν Ὑπηρεσιῶν.

ε'. Κατηργήθη τὸ ταλαιπωρῆσαν τοὺς ἐνδιαφερομένους Φαρμακεῖον τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ παρεσχέθη εἰς αὐτοὺς ἡ δυνατότης προμηθείας τῶν φαρμάκων ἐλευθέρως, παρὰ τῶν φαρμακείων τῆς ἐκλογῆς τῶν.

3. Ταμεία Προνοίας Ε.Ν.

Διά τῶν Ν. Δ. 354/1969 καὶ 423/1970, αἱ ἐφ' ἅπαξ παροχαὶ ἐν περιπτώσει θανάτου ναυτικοῦ τῶν Ταμείων Προνοίας ἀξιοματικῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων Ε. Ναυτικοῦ (ΤΠΑΕΝ, ΤΠΚΠΕΝ) ἠϋξήθησαν διὰ τοὺς δικαιούχους, ἀπὸ 50 % εἰς τὸ 100 % τοῦ ποσοῦ ὅπερ θὰ ἐλάμβανεν ὁ ναυτικὸς ἐὰν ἔζη.

4. Νοσηλευτικὸν Ἴδρυμα Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ

Πέραν τῆς βελτιώσεως τῶν συνθηκῶν λειτουργίας τοῦ ΝΙΕΝ ἐξεπονήθη μελέτη καὶ ἐπὶ τῇ βάσει αὐτῆς κατηρτίσθη Σχέδιον Ν. Διατάγματος περὶ μετατροπῆς τοῦ ΝΙΕΝ (τὸ ὁποῖον ἐλειτούργει ὡς Νοσοκομεῖον Νοσημάτων θώρακος) εἰς Γενικὸν Νοσοκομεῖον, πρὸς πλήρη ἐξυπηρέτησιν τῶν δικαιουμένων περιθάλψεως.

5. Ἑστία Ναυτικῶν

Λόγω τῆς ἰδιομορφίας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τῆς οἰκογενειακῆς καταστάσεως τῶν μακρὰν ἐργαζομένων ναυτικῶν, ἐκρίθη, πρῶτον μὲν ὅτι θὰ ἔδει νὰ καταργηθῇ ἡ ὑπὲρ τῆς Ἐργατικῆς Ἑστίας εἰσφορὰ αὐτῶν (ἣτις καὶ ἔπαυσε καταβαλλομένη) καὶ δεύτερον ὅτι θὰ ἦτο σκόπιμον νὰ συσταθῇ αὐτοτελὴς Ἑστία Ναυτικῶν, ἐν Πειραιεῖ καὶ ὑπὸ τὴν κηδεμονίαν τῆς Π.Ν.Ο., κατηρτίσθη δὲ σχετικὸν Ν. Διάταγμα.

6. Λοιπὰ μέτρα

Ἐξ αὐτῶν θὰ ἠδύναντο νὰ ἀναφερθοῦν (1) αἱ ἔκτακτοι παροχαὶ αἵτινες κατεβλήθησαν δι' ἀποφάσεως τοῦ Υ. Ε. Ν. εἰς οἰκογενεῖας ἀπολεσθέντων ἐν θαλάσῃ ναυτικῶν, (2) ἡ λειτουργία παιδικῶν ἐξοχῶν κατὰ τὸ θέρος διὰ τὰ τέκνα τῶν ναυτικῶν καὶ (3) αἱ ὀργανωθεῖσαι διὰ τὰ μικρᾶς ἡλικίας τέκνα τῶν ναυτικῶν ἔορται Χριστουγέννων, μὲ διανομὴν δώρων πρὸς αὐτά.

Η' Μέτρα διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς Ναυσιπλοΐας

1. Σημαντικώτατος εἶναι ὁ τομεὺς οὗτος διότι βασικῶς ἀφορᾷ εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς τῶν διὰ πλοίων ταξιδευόντων καὶ τῶν ἐπὶ πλοίων ἐργαζομένων.

2. Τὰ θέματα ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας ἀντιμετωπίζονται κυρίως διὰ τῆς διεθνoῦς συνεργασίας ἐν τῷ πλαισίῳ ὑφισταμένων διεθνῶν ὀργανισμῶν, ἰδιαιτέρως δὲ ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ Διακυβερνητικοῦ Συμβουλευτικοῦ Ναυτιλιακοῦ Ὄργανισμοῦ (ΙΜCΟ). Τὸ Υ. Ε. Ν. μετέσχε τῶν ἐργασιῶν ὄλων τῶν Ἐπιτροπῶν κλπ. τοῦ ὀργανισμοῦ αὐτοῦ καὶ συνέπραξεν εἰς τὴν ψήφισιν Δ. Συμβάσεων ἀφορωσῶν εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας, κατέστησε δὲ τινὰς ἐξ αὐτῶν ἐσωτερικὸν μας Δίκαιον. Οὕτω, διὰ τὸ ἐπισκοπούμενον διάστημα ἀναφέρομεν, τὴν ἀποδοχὴν τῆς Δ. Συμβάσεως τοῦ 1966 δι' ἧς ἐτροποποιήθη μερικῶς ἡ περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρω-

πίνης ζωής εν θαλάσση Διεθνής Σύμβασις τοῦ 1960 καὶ τὴν κύρωσιν τῆς συναφθείσης ἐν Λονδίῳ τὸ 1966 Δ. Σ. περὶ γραμμῆς φορτώσεως.

3. Ἐν τῷ πλαίσιῳ τῶν διεθνῶν Συμβάσεων καὶ τῶν εἰς τὰς λοιπὰς προηγμένας ναυτιλιακῶς χώρας κρατούντων, κατηρτίσθη καὶ ἐδημοσιεύθη πληθὺς ἐσωτερικῶν (ἐθνικῶν) Κανονισμῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς Ναυσιπλοΐας, ὡς, οἱ Κανονισμοί : περὶ ἐνδιαιτήσεως καὶ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν τῶν μεταφερομένων δι' ἐπιβατηγῶν πλοίων, περὶ σωστικῶν καὶ πυροσβεστικῶν μέσων τῶν πλοίων, περὶ εὐσταθείας τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, περὶ τῆς ὑποχρέωσεως ἐφοδιασμοῦ δι' ὀργάνων ναυσιπλοΐας, χαρτῶν καὶ βιβλίων, περὶ μεταφορᾶς ζώντων ζώων, περὶ στοιβασίας καὶ μεταφορᾶς μεταλλευμάτων, περὶ καταλληλότητος φορτηγῶν ὀχηματαγωγῶν πλοίων, περὶ γραμμῶν φορτώσεως ἐπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν πλοίων ἐκτελούντων πλόας ἐσωτερικοῦ, κ.ἄ.

4. Ἐκ παραλλήλου, τόσον παρὰ τῆς ἐξειδικευμένης Ὑπηρεσίας τοῦ Υ. Ε. Ν. ἤτοι τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν πλοίων, ὅσον καὶ παρὰ τῶν κατὰ τόπους λιμενικῶν ἀρχῶν, ἐνετάθησαν οἱ ἔλεγχοι πρὸς διαπίστωσιν τῆς τηρήσεως τῶν ἐπιβαλλομένων εἰς τὰ πλοῖα ὄρων καὶ ὑποχρέωσεων.

5. Πρὸς τούτοις δέον ν' ἀναφερθῆ ἡ ἐκστρατεία ἣτις ἀνελήφθη παρὰ τοῦ Υ. Ε. Ν. πρὸς περιστολὴν τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος (1970) ὡς καὶ ἡ παρ' αὐτῷ ἴδρυσις καὶ λειτουργία Ὑπηρεσίας Ἐρεῦνης καὶ Διασώσεως - Θαλάμου Ἐπιχειρήσεων, ἐπὶ 24ώρου βάσεως, περὶ ὧν γίνεται λόγος ἀλλαγῶν.

Θ' Ἀστυνόμεις λιμένων καὶ τοῦ ἐγγύς θαλασσίου χώρου

1. Ἡ ἀστυνόμεις τῶν Λιμένων καὶ τοῦ ἐγγύς θαλασσίου χώρου ἔπασχε βαρῶς, λόγῳ ἀκαταλληλότητος τοῦ προσωπικοῦ βάσεως τοῦ Λιμ. Σώματος ἀφ' ἑνὸς καὶ ἑλλείψεως τῶν ἀπαιτούμενων μέσων (θαλασσίων, χερσαίων, ἐπικοινωνιακῶν) ἀφ' ἑτέρου.

2. Τὸ πρῶτον μειονέκτημα ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐθεραπεύθη διὰ τοῦ Ν. Δ. 530/1970 «περὶ ἐμμίσθων λιμενοφυλάκων», δι' οὗ κατηργήθη ἡ χρησιμοποίησις ἐθελοντῶν καὶ κληρωτῶν εἰς τὸ Λιμ. Σῶμα, οἵτινες πλημμελῶς ἐξετέλουν ἀστυνομικὰ καθήκοντα, ἃ τε μὴ ἐπαρκῶς πρὸς τοῦτο ἐκπαιδευόμενοι καὶ ἐθεσπίσθη ὁ θεσμὸς τοῦ μονίμου ἐμμίσθου Λιμενοφύλακος, κατ' ἀπομίμησιν τῶν εἰς τὰ Σώματα ἀσφαλείας ὑπηρετούντων, πρὸς τοὺς ὁποίους καὶ ἐξωμειώθησαν οἱ ἐμμισθοὶ Λιμενοφύλακες.

3. Ἡ δευτέρα, ἀναφερομένη εἰς μέσα ἑλλειψις, ἐκαλύφθη χάρις εἰς τὴν πρόθυμον καὶ γενναίαν συνδρομὴν τῶν κονδυλίων τοῦ προϋπολογισμοῦ δημοσίων ἐπενδύσεων, δι' ὧν κατέστη δυνατὸς ὁ ἐφοδιασμὸς τοῦ Λιμ. Σώματος, διὰ ταχυπλόων θαλασσίων μέσων (τὰ τέσσαρα τῶν ὁποίων παρελήφθησαν κατὰ τὸν ἐπισκοπούμενον χρόνον) καὶ 14 αὐτοκινήτων τύπου Jeep διὰ τὴν ἀπὸ τῆς ξηρᾶς ἄσκησιν τῆς ἀστυνομείσεως τοῦ θαλασσίου χώρου. Ὅμοιως τὸ Λιμ. Σῶμα, τὸ ὁποῖον παντελῶς ἐστερεῖτο τηλεπικοινωνιακοῦ ὕλικου, ἐφωδιάσθη δι' ἐπαρκῶν καὶ συγχρόνων ραδιοτηλεπικοινωνιακῶν μέσων, εἰς σημεῖον ὥστε, λήγοντος τοῦ

1970 νά θεωρηῖται ἐκ τῆς ἀπόψεως ταύτης τὸ ἐπιτευχθὲν ἐπίπεδον ὡς λίαν ἱκανοποιητικόν.

4. Διὰ τὴν ἐπιτυχεστέραν ἀστυνόμευσιν τοῦ ἑλληνικοῦ θαλασσίου χώρου, ἀλλὰ καὶ γενικώτερον διὰ τὴν λήψιν πληροφοριῶν καὶ τὴν παροχὴν συνδρομῆς καὶ ὁδηγιῶν πρὸς πᾶν πλοῖον ἢ ἄτομον εὐρισκόμενον ἐν κινδύνῳ, συνεστήθη ἡ καὶ ἀνωτέρω ἀναφερθεῖσα Ὑπηρεσία Ἑρέυνης καὶ Διασώσεως - Θάλαμος Ἐπιχειρήσεων Υ. Ε. Ν. ἣτις λειτουργεῖ ἐπὶ 24ώρου βάσεως καὶ ἡ ἀπόδοσίς της εἶναι ἀρίστη.

5. Ὡς λίαν ἱκανοποιητικὴ δέον νά χαρακτηρισθῇ καὶ ἡ ἀπόδοσις τῆς συσταθείσης Ὑπηρεσίας Ἀμέσου Δράσεως τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, τῆς ὁποίας ἡ προσφορὰ εἶναι ὄντως σημαντικὴ.

6. Ἄξια μνείας νομοθετήματα σχετιζόμενα πρὸς τὴν θαλασσίαν ἀστυνόμευσιν εἶναι, τὸ Ν. Δ. 444/1970 «περὶ ἀρμοδιοτήτων Λιμενικοῦ Σώματος καὶ σχέσεων πρὸς τὰς ἀρμοδιότητας τῶν Σωμάτων Ἀσφαλείας» καὶ τό, καταρτισθὲν ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ Ὑπουργείου Γεωργίας, Ν. Δ. 420/1970 «περὶ Ἀλιευτικοῦ Κώδικος».

I. Μέτρα διὰ τινὰς κατ' ἰδίαν τομεῖς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

I. Ἐπιβατηγὸς ἀκτοπλοῖα

1. Τὸ πρόβλημα τῆς ἐπιβατηγοῦ ἀκτοπλοῖας ἐνεφάνιζεν ἀνέκαθεν ὀξύτητα καὶ πολλάκις ἐτέθη ὑπὸ μελέτην καὶ ἐπεχειρήθη ἡ ἐπίλυσίς του. Φρονοῦμεν ὅτι διὰ τῶν ληφθέντων νομοθετικῶν καὶ διοικητικῶν μέτρων καὶ τῆς χαραχθείσης πιστωτικῆς πολιτικῆς διὰ τὴν ναυπήγησιν νέων σκαφῶν τὸ πρόβλημα τοῦτο ἤχθη πρὸς τὴν ὀριστικὴν ἐπίλυσίν του.

2. Ἡ ἰδιομορφία τοῦ ἑλληνικοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος ἐγκεῖται εἰς τὸ ὅτι, ἐνῶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ χειμῶνος καὶ τοῦ φθινοπώρου διακινεῖται περιορισμένος ἀριθμὸς ἐπιβατῶν — βασικῶς οἱ διαμένοντες εἰς νήσους καὶ εἰς τινὰς παραλίους περιοχὰς — κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔαρος καὶ ἰδίᾳ τοῦ θέρους ὁ ἀριθμὸς οὗτος διογκοῦται σοβαρῶς καὶ δημιουργοῦνται προβλήματα μεταφορᾶς. Τὸ θέμα ἐμελετήθη διὰ πολλοστήν φορὰν ὑπὸ συγκροτηθείσης παρὰ τῷ Κ.Ε.Π.Ε. Ὁμάδος Ἐργασίας, τὸ κυριώτερον συμπέρασμα τῆς ὁποίας ὑπῆρξεν ἡ ἀνάγκη συστάσεως «ἐνιαίου φορέως» διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας κατὰ τὸ πρότυπον τῆς λειτουργησάσης πρὸ τοῦ Β' παγκοσμίου πολέμου Κοινῆς Διευθύνσεως Ἀκτοπλοϊκῶν Συγκοινωνιῶν (ΚΔΑΣ). Ἡ ἄποψις αὕτη συνέπιπτεν πρὸς τὴν τοιαύτην τῆς ἡγεσίας τοῦ Υ. Ε. Ν. ἀλλ' ἀπεδείχθη ἐκ τῶν πραγμάτων ἀνεφάρμοστος εἰς τὴν πράξιν, λόγῳ ἀντιδράσεως μερίδος τῶν πλοιοκτητῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν.

3. Ὡς πρὸς τὴν ἀναγνώρισιν, ἡλικίαν, εἴσοδον καὶ ἐξοδον ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν παρατηροῦνται τὰ ἑξῆς : Τὸ Β. Δ. 532/1968 καθώρισεν ὄριον ἡλικίας διὰ τὴν εἴσοδον (ἀναγνώρισιν) σκαφῶν εἰς τὴν ἀκτοπλοῖαν τὸ 15ον ἔτος. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, σκάφος μεγαλυτέρας ἡλικίας τοῦ 15ου δὲν θὰ ἠδύνατο νά εἰσέλθῃ εἰς τὴν ἀκτοπλοῖαν, ἐνῶ τὰ ἤδη ἀνεγνωρισμένα ὡς ἀκτοπλοῖ-

κα ἐπιβατηγὰ θὰ ἠδύναντο νὰ παραμείνουν ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀδιακρίτως ἡλικίας. Τοῦτο ὅμως ἦτο καὶ ἄδικον καὶ ἐσφαλμένον. Ἐξ ἄλλου, ὁ Υ. Ε. Ν. ἠρνήθη νὰ ὑπογράψῃ καὶ προωθήσῃ Σχέδιον Β. Διατάγματος δι' οὗ προεβλέπετο ὅτι δὲν θὰ ἐπετρέπετο ἡ ἀναγνώρισις ὡς ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, τῶν πλοίων ἄνω τῶν 5.000 τόν. Ἐὰν τοῦτο ἐθεσπίζετο, ὅλα τὰ μεγάλα ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη τὰ ὁποῖα σημαντικῶς ἐξυπηρέτησαν τὴν διακίνησιν ἐπιβατῶν, θὰ ἀπεκλείοντο τῆς ἀναγνωρίσεως τῶν! Ἐν ὄψει πάντων τῶν ἀνωτέρω καὶ τῶν ὑφισταμένων ἀναγκῶν, τὸ Υ. Ε. Ν. προέβη εἰς ρεαλιστικὴν ἀντιμετώπισιν τῶν θεμάτων καὶ διὰ τοῦ δημοσιευθέντος Ν. Δ. 524/1970, ἀφ' ἐνός μὲν ἔθεσεν ὡς προϋπόθεσιν ἀναγνωρίσεως σκάφους τινὸς ὡς ἐπιβατηγοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ τὴν συμμόρφωσιν αὐτοῦ πρὸς τὴν ἐκάστοτε ἐν ἰσχύϊ Διεθνή Σύμβασιν περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσει, ἀφ' ἑτέρου δὲ καθώρισεν ὡς ἔτος ἐξόδου τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν τὸ 35ον ἔτος. Ἡ ρύθμισις αὕτη εἶναι ὀρθή, πρῶτον, διότι καλύπτει κατὰ τὸ δυνατόν πληρέστερον τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς τῶν μεταφερομένων ἐπιβατῶν καὶ δεύτερον, διότι συμβάλλει εἰς τὴν ἀνανέωσιν τοῦ ἐπιβατηγοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ στόλου.

4. Ἡ διέπουσα τὴν ἐπιβατηγὸν ἀκτοπλοῖαν Νομοθεσία εἶναι λίαν πεπαλαιωμένη (τὸ κύριον περὶ αὐτῆς νομοθέτημα εἶναι τοῦ 1934). Ὁ ἐκσυγχρονισμὸς αὐτῆς ἐγένετο διὰ διατάξεων περιληφθεισῶν εἰς τὸ ἐκπονηθὲν Σχέδιον Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου.

5. Πέραν τῆς θεσμικῆς ἀνακαινίσεως, ἐκρίθη ἐπιβεβλημένη διὰ τὴν ὀριστικὴν ἐπίλυσιν τοῦ χρονίζοντος ἀκανθώδους ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος ἡ καθιέρωσις εὐμενῶν πιστωτικῶν ὄρων πρὸς ναυπήγησιν ἐν Ἑλλάδι δέκα (10) νέων πλοίων ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγωγῶν. Τοῦτο ἐγένετο δι' ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς (80 % χρήματοδότησις — 15ετῆς δανειοδότησις — 5,80 % ἐπιτόκιον). Ἐκ παραλλήλου ἐγένετο ὁ προσδιορισμὸς τῶν γραμμῶν αἵτινες θὰ ἔδει νὰ ἐξυπηρετηθοῦν καὶ ὁ καθορισμὸς τριῶν τύπων (Α,Β,Γ) ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγωγῶν πλοίων. Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρω μέτρων ἤρχισεν ἐκδηλούμενον ἐνδιαφέρον καὶ ἤρχισαν αἱ ναυπηγήσεις τῶν νέων σκαφῶν.

6. Κατὰ τὸ ἐπισκοπούμενον διάστημα, εἰς τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀκτοπλοϊκὰ ἐπιβατηγὰ σκάφη προσετέθη ἀριθμὸς 7 σκαφῶν, ἀγορασθέντων καὶ τεθέντων εἰς τὰς ἐσωτερικὰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμάς.

7. Ἐδημοσιεύθη τὸ Ν. Δ. 286/1969 «περὶ θαλασσίων ἀγόνων τουριστικῶν γραμμῶν» καὶ ἐδημιουργήθησαν δι' ἐπιχορηγήσεως δύο τοιαῦτα, ἡ μία (Βορρᾶ - Νότου) Θεσσαλονίκης - Σποράδων - Σκύρου-Τήνου-Μυκόνου-Ἡρακλείου Κρήτης καὶ ἡ ἑτέρα (Ἀνατολῆς) Καβάλας - Λήμνου - Κουσάντασι - Ρόδου. Οὕτω συνεδέθη ἀκτοπλοϊκῶς — διὰ τοὺς θερινούς μῆνας — ἡ Βόρειος Ἑλλάς μετὰ τῆς Νοτίου.

8. Ηὐξήθησαν τὰ κονδύλια καὶ ἐπυκνώθησαν αἱ ἄγονοι καὶ ταχυδρομικαὶ γραμμαί, λίαν ἐξυπηρετικαὶ ἰδίᾳ διὰ τοὺς κατοίκους ὀρισμένων νήσων.

9. Κατέστη στενωτέρα ἢ διὰ θαλάσσης σύνδεσις λιμένων τῆς Δυτ. Ἑλλάδος μετὰ ἰταλικῶν τοιούτων διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ ἐκ δυσμῶν ἀξηθέντος τουριστικοῦ ρεύματος.

10. Ἐδημοσιεύθη τὸ Ν. Δ. 288/1969 «περὶ ἐλέγχου τῆς δι' ἑλληνικῶν ἐπι-

βατηγῶν πλοίων ἐκτελέσεως δρομολογίων μεταξύ ἑλληνικῶν λιμένων καὶ λιμένων ἐτέρων μεσογειακῶν χωρῶν».

II. Φορτηγὸς ἄκτοπλοῖα

1. Ἡ φορτηγὸς ἄκτοπλοῖα περιλαμβάνει σκάφη μέχρι 2000 τόν. D.W. — κυρίως μεταξύ 500 καὶ 1500 τόν. — δι' ὧν διενεργοῦνται αἱ ἐσωτερικαὶ θαλάσσιαι ἐμπορευματικαὶ μεταφοραί, εἶναι δὲ λίαν σημαντικὸς ὁ ρόλος τῆς καὶ διὰ τὸν προαναφερθέντα λόγον, ἀλλὰ καὶ διότι ἐν περιπτώσει αἰφνιδίας ἀνάγκης πρὸς διενέργειαν πολεμικῶν μεταφορῶν, τὰ φορτηγὰ ἄκτοπλοῖα σκάφη θὰ εἶναι τὰ πρῶτα τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν.

2. Πρὸς μελέτην τοῦ θέματος στηρίζεως τοῦ ἐνδιαφέροντος ἀλλὰ καὶ χειμαζομένου αὐτοῦ κλάδου συνεστήθη Ὁμὰς Ἔργασιας, ἣτις ὑπέβαλε τὰ πορίσματά τῆς εἰς τὸ Y.E.N.

3. Τὸ Y. E. N. ἐτάχθη ὑπὲρ τῆς διαφυλάξεως ὑπὲρ τῶν σκαφῶν τῆς κατηγορίας ταύτης τοῦ νομοθετικῶς κατοχυρουμένου, πλὴν συνεχῶς παραβιαζομένου, προνομίου διενεργείας τῶν ἐσωτερικῶν μεταφορῶν δι' ὠρισμένα ἀγαθὰ.

4. Γενικῶς ἐπεκράτησε πνεῦμα συμπαθείας πρὸς τὴν κατηγορίαν ταύτην καὶ ἐξεδηλώθη πρόθεσις ἐνισχύσεως τῆς θέσεως καὶ βελτιώσεως αὐτῆς.

III. Μεσογειακὴ φορτηγὸς Ναυτιλία

1. Τὰ χαρακτηριζόμενα ὡς «μεσογειακὰ» φορτηγὰ σκάφη (2.000 - 5.000 τόν. D. W.) τὰ ὁποῖα κατὰ κανόνα ἐκτελοῦν μεταφορὰς ἐντὸς τῆς Μεσογείου, παρουσιάζουν ἐνδιαφέρον, ὡς ἐλέχθη ἤδη, ἀφ' ἑνὸς διότι εἶναι κατ' ἐξοχὴν συναλλαγματογόνα διὰ τὴν οἰκονομίαν μας, δοθέντος ὅτι αἱ ἐπιχειρήσεις εἰς τὰς ὁποίας ἀνήκουν εἶναι ἐγκατεστημένοι ἐν Ἑλλάδι καὶ διενεργοῦν ὄλας τὰς συναλλαγὰς τῶν εἰς τὴν χώραν μας, ἀφ' ἑτέρου δὲ διότι τὰ πλοῖα τῆς κατηγορίας ταύτης εὐρίσκονται ἐγγὺς τῆς πατρίδος, ὥστε νὰ δύναται αὐτὴ νὰ υπολογίζῃ ἐπ' αὐτῶν δι' ἐθνικοαμυντικὸς σκοποῦς, ἐὰν ποτὲ παραστῆ ἀνάγκη.

2. Τὸ κυριώτερον ὑπὲρ τῆς κατηγορίας ταύτης μέτρον ὑπῆρξεν ἡ ψήφισις τοῦ Ν. Δ. 509/1970, δι' οὗ ἐπεξετάθη ἡ φορολογικὴ ρύθμισις τοῦ Α. Ν. 465/68 (ἴδε καὶ ἀνωτέρω εἰς Ε') εἰς τὰ μεσογειακὰ σκάφη (καὶ εἰς ἄλλα), πλὴν τῆς ἀπαλλαγῆς ἐν περιπτώσει μεταβιβάσεως, λόγῳ κληρονομίας.

3. Ὑπὲρ τῆς κατηγορίας ταύτης καὶ διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῶν σκαφῶν, ἐλήφθησαν καὶ εὐμενῆ πιστωτικὰ μέτρα, δι' ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς, χωρὶς ὅμως νὰ γίνῃ ἐκτεταμένη χρῆσις αὐτῶν παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων.

IV. Πλοῖα τουριστικῶν περιηγήσεων

1. Τὰ πλοῖα ταῦτα ἐκτελοῦν προγραμματισμένα κυκλικὰ ταξίδια («κρουζιέρας» δι' αὐτὸ δὲ καλοῦνται «κρουαζιερόπλοια», ὡς ὁμοίως προανεφέρθη) καὶ ἀποφέρουν σοβαρὰ συναλλαγματικὰ ὀφέλη ὑπὲρ τῆς οἰκονομίας μας, ἐνῶ παραλ-

λήλως προβάλλουν την Ελλάδα τουριστικῶς. Χαρακτηριστικόν των εἶναι τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον ἀσφαλείας καὶ ἀνέσεων, ὡς καὶ τὸ ὅτι, κατὰ μὲν τοὺς μῆνας ἀπὸ Ἀπριλίου μέχρις Ὀκτωβρίου πραγματοποιοῦν πλόας ἐντὸς ἢ καὶ ἐγγὺς τῶν ἐλληνικῶν θαλασσῶν, κατὰ δὲ τοὺς χειμερινοὺς μῆνας πραγματοποιοῦν τουριστικοὺς πλόας εἰς Καραϊβικὴν, συναγωνιζόμενα ἐπιτυχῶς πρὸς ὁμοειδῆ ξένα πλοῖα.

2. Λόγῳ ἀκριβῶς αὐτοῦ τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ τῆς προσφορᾶς των εἰς τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν καὶ τὸν τουρισμὸν, τὰ πλοῖα τῆς κατηγορίας ταύτης ὑπήχθησαν διὰ τοῦ Ν. Δ. 509/1970 καθ' ὁλοκληρίαν εἰς τὰς φορολογικὰς ρυθμίσεις τοῦ Α.Ν. 465/1968.

3. Ὑπὲρ τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας ταύτης ἐλήφθησαν καὶ εὐμενῆ μέτρα πιστωτικῆς φύσεως, τῶν ὁποίων ἐγένετο πλήρης ἀξιοποίησις παρὰ τῶν ἀντιστοιχῶν ἐπιχειρηματιῶν. Οὕτω, κυρίως ἢ Ε. Τ. Β. Α. ἀλλὰ καὶ αἱ ἄλλαι τράπεζαι προέβησαν εἰς σοβαρὰς χορηγήσεις, κυρίως διὰ μετασκευὰς κρουαζιεροπλοίων, αἵτινες ἐξετελέσθησαν λίαν ἐπιτυχῶς ἐντὸς τῆς χώρας μας, ἤρχισαν δὲ εἰς ἐλληνικὰ ναυπηγεῖα καὶ αἱ ναυπηγήσεις «κρουαζιεροπλοίων».

V. Ὑπερωκεάνειος ἐπιβατηγὸς ναυτιλία

1. Τὰ ὑπερωκεάνεια ἐπιβατηγὰ πλοῖα, τὰ ὁποῖα ἄλλοτε διενήργουν κατὰ τὸ πλεῖστον τὰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν ἐξ Ἑλλάδος πρὸς τὸν Νέον Κόσμον καὶ ἀντιστρόφως, ὑπέστησαν κατὰ τὰ ἤδη ἀναφερθέντα, δεινὸν πλήγμα ἐκ τῶν ἀεροπλάνων, ἰδίᾳ μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν πτήσεων ὁμαδικῶν μεταφορῶν (charters).

2. Πρὸς ὑποστήριξιν, κατὰ τὸ δυνατόν τῶν ἐλληνικῶν ὑπερωκεανείων, ἐγένετο ὑπαγωγή αὐτῶν διὰ τοῦ Ν. Δ. 509/1970 εἰς τὰς φορολογικὰς ρυθμίσεις τοῦ Α. Ν. 465/1968.

3. Ὅμοίως ἐχορηγήθησαν σοβαραὶ τραπεζικαὶ πιστώσεις πρὸς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας ὑπερωκεανείων διὰ τὴν διενέργειαν μετασκευῶν ἐπ' αὐτῶν, ὥστε νὰ χρησιμοποιῶνται ὠρισμένα ἐξ αὐτῶν ὡς «κρουαζιερόπλοια».

VI. Στάση ἀναψυχῆς καὶ ἀθλητισμοῦ

1. Ἡ αὔξησις τοῦ ἐν Ἑλλάδι τουριστικοῦ ρεύματος εἶχεν ὡς συνέπειαν νὰ ἀναπτυχθῇ μεγάλη κίνησις ναυλώσεων σκαφῶν ἀναψυχῆς, τὰ ὁποῖα ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἐτέλουν ὑπὸ ξένας σημαίας καὶ ἦσαν ἀνεξέλεγκτα ἐξ ἀπόψεως συναλλαγματικῶν ἐσόδων, ὄρων ἀσφαλείας κλπ. Κατόπιν συνεργασίας Υ.Ε.Ν. καὶ Ἐθνικοῦ Ὁργανισμοῦ Τουρισμοῦ ἐψηφίσθη τὸ Ν.Δ. 469/1970 «περὶ ἐπαγγελματικῶν τουριστικῶν πλοίων καὶ πλοιαρίων», ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ὁποίου παρουσίασε δυσχερείας εἰς τὴν πρᾶξιν, με συνέπειαν νὰ δοθοῦν ἀλλεπάλληλοι ἀναστολαὶ ἰσχύος αὐτοῦ.

2. Διὰ νὰ παύσῃ τὸ ἀηδὲς φαινόμενον τῶν ἀπειραρίθμων μικρῶν μηχανοκινήτων σκαφῶν ἀναψυχῆς τὰ ὁποῖα πρόκλητικῶς φέρουν ξένας σημαίας ἐντὸς τῶν λιμένων μας, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ ἐξυπηρετηθῇ ἡ χρῆσις σκαφῶν ναυτικοῦ ἀθλητισμοῦ, καθηρτίσθη ἐν συνεννοήσει μετὰ τῆς Γενικῆς Γραμματείας Ἀθλητισμοῦ Σχέδιον Ν. Δ. «περὶ σκαφῶν ἀναψυχῆς καὶ ναυτικοῦ ἀθλητισμοῦ», τὸ κείμενον τοῦ ὁποίου

δὲν ἐγένετο ἀποδεκτὸν παρὰ τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν καὶ ὡς ἐκ τούτου, τὸ μὲν Νομοσχέδιον δὲν προωθήθη, τὸ δὲ ἐν ἀρχῇ ἀναφερθὲν φαινόμενον ἐξακολουθεῖ νὰ ὑφίσταται καὶ νὰ ἐνοχλῇ τοὺς πάντας.

VII. Εἰδικὴ κατηγορία ταχυπλόων ἐπιβατηγῶν σιαφῶν

Πρόκειται διὰ πλοῖα μεγάλης ταχύτητος, χρησιμοποιοῦντα στρῶμα ἀέρος πρὸς ἀποφυγὴν τῆς τριβῆς καὶ ἀνάπτυξιν μεγαλυτέρας ταχύτητος, τὰ ὁποῖα ἤρχισαν χρησιμοποιούμενα εἰς ἄλλας χώρας διὰ τὴν μαζικὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν ὁποίων καὶ ἐν Ἑλλάδι ἐξεδηλώθη ἐπιχειρηματικὸν ἐνδιαφέρον. Διὰ τὴν κατηγορίαν ταύτην ἐξεδόθη τὸ Β. Δ. 681/1969 «Κανονισμὸς ἐπιβατηγῶν ἀεροστρώμων πλοίων (Hovercrafts)», ὥστε νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἀναγνώρισίς των καὶ ἐν Ἑλλάδι.

ΙΑ. Μέτρα Λιμενικῆς Πολιτικῆς

1. Εἰς τὰ μέτρα Λιμενικῆς πολιτικῆς ἐντάσσονται τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν ὀργάνωσιν, τὸν ἐκσυγχρονισμόν, τὴν ἐκτέλεσιν ἔργων καὶ τὴν ὀρθολογικὴν διοίκησιν τῶν λιμένων.

2. Διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 1/1968 Ν. Δ. «περὶ Ὑπουργείων καὶ Ὑπουργῶν» ὑπῆρχη ἡ ἐποπτεία ἐπὶ τῶν Ὄργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης Λιμένος Θεσσαλονίκης καὶ τοῦ Λιμενικοῦ Ταμείου Ἐλευσίνος, εἰς τὸ Ὑπουργ. Ἐμπορ. Ναυτιλίας. Τοῦτο ἦτο ἀπολύτως ὀρθὸν διότι οἱ ἀνωτέρω ὀργανισμοὶ ἔχουν προορισμὸν ἀμέσως συνδεόμενον πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα.

3. Τὸ πρόβλημα τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἀντεμετώπισθη μὲ τὴν προοπτικὴν τοῦ μέλλοντος, καταρτισθείσης μελέτης περὶ τοῦ Μείζονος Λιμένος Πειραιῶς ὑπὸ τοῦ ὀμ. Καθηγητοῦ καὶ Ἀντιπροέδρου τοῦ Δ. Σ. τοῦ Ο. Λ. Π. κ. Δημ. Πίππα. Τὸ σχέδιον τοῦτο ἀνεπτύχθη παρὰ τοῦ μελετητοῦ ἐν δημοσίᾳ συνεδρίᾳ μετὰ συζητήσεως, καθ' ἣν ἠκούσθησαν αἱ ἀπόψεις ὄλων τῶν δυναμένων νὰ ἔχουν γνώμην ἐπ' αὐτοῦ.

4. Ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀνωτέρω μελέτης καὶ κατόπιν ἱεραρχήσεως τῶν πρὸς ἐκτέλεσιν ἔργων ἐξετελέσθησαν τὰ προκριθέντα ὡς πλέον ἐπείγοντα καὶ ἀναγκαῖα λιμενικὰ ἔργα.

5. Κατόπιν ἐκτιμήσεως τῶν ἀπαιτουμένων ὀργανωτικῶν καὶ διοικητικῶν ἀναδιարθρώσεων διὰ τὸν Ο.Λ.Π. κατηρτίσθη Σχέδιον Ν. Διατάγματος περιλαμβάνον ταύτας.

6. Διετέθη ἐν Πειραιεὶ κατάλληλος χῶρος διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν πλοίων τῶν μεταφερόντων ἐμπορευματοκιβώτια (containers).

7. Ἐνεκαινιάσθη καὶ ἐτέθη εἰς λειτουργίαν ἐν Πειραιεὶ ὁ νέος Σταθμὸς Ἐπιβατῶν Πλοίων Ἐξωτερικοῦ.

8. Διὰ τοῦ Ν. Δ. 449/1970 «περὶ μετονομασίας τῆς ΕΖΛΘ εἰς Ὄργανισμὸν Λιμένος Θεσσαλονίκης καὶ συμπληρώσεως τῶν ἀρμοδιοτήτων αὐτοῦ» συνεκροτήθη

ένιαϊος φορεὺς εἰς τὸν ὁποῖον ὑπήχθησαν τόσον ἢ ΕΖΛΘ ὅσον καὶ ὁ λοιπὸς λιμὴν.

9. Ἐρρυθμίσθησαν ἢ προωθήθησαν θέματα ἀμοιβῆς, ἐπιδομάτων καὶ συνταξιοδοτήσεως τῶν ὑπαλλήλων τοῦ Ο. Λ. Π. καὶ Ο. Λ. Θ.

10. Ἐχορηγήθησαν ἀυξήσεις ἀμοιβῶν εἰς τοὺς ἐργαζομένους εἰς ἐργασίας φορτοεκφορτώσεων τοῦ Ο. Λ. Π. καὶ τοῦ Ο. Λ. Θ.

11. Ἄντεμετωπίσθη εἰς τὴν γενικότητά του τὸ πρόβλημα διαθέσεως χώρων λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων διὰ τὴν ὑποδοχὴν ἐμπορευματοκιβωτίων εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας.

12. Παρηκολουθήθησαν συστηματικῶς ἢ ἐκτέλεσις ἔργων εἰς τὸν λιμένα Θεσσαλονίκης ὡς καὶ τὰ παρὰ τοῦ Ο.Λ.Θ. (διὰ λογαριασμὸν τοῦ Δήμου Θεσσαλονίκης) ἐκτελούμενα ἔργα διὰ τὴν προέκτασιν τῆς παραλιακῆς λεωφόρου Θεσσαλονίκης μέχρι τῆς ὁδοῦ Θ. Σοφούλη.

13. Ἰδρύθησαν σηματοφορικοὶ Σταθμοὶ εἰς τοὺς λιμένας Πειραιῶς καὶ Θεσσαλονίκης.

14. Ἡ πλοηγικὴ ὑπηρεσία ἐφωδιάσθη δι' εἴκοσι (20) νέων πλοηγίδων, διανεμηθεισῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ κράτους καὶ ἐκαλύφθησαν αἱ εἰς προσωπικὸν ἀνάγκαι αὐτῆς.

ΙΒ. Μέτρα ἀφορῶντα εἰς τὸν ψυχολογικὸν παράγοντα τῶν ναυτιλλομένων Ἑλλήνων

1. Ὅλος ἰδιαίτερος ἐστράφη ἡ προσοχὴ πρὸς τὴν ψυχολογίαν τῶν ναυτιλλομένων Ἑλλήνων, πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν. Οἱ πρῶτοι, οἵτινες ὑπέφερον ἐκ τοῦ δυσμενοῦς ἐναντι αὐτῶν κλίματος καὶ τῶν ἀλληλοσυγκρουομένων μέτρων τοῦ παρελθόντος, ἔπρεπε ν' ἀντιληφθοῦν καὶ νὰ αισθανθοῦν ὅτι οὐδεμία ἐχθρότης πρὸς αὐτοὺς ὑφίσταται καὶ ὅτι ἐχαράχθη πλέον συνεπῆς ναυτιλιακὴ πολιτικὴ. Οἱ ἐργαζόμενοι ναυτικοί, ἐξ ἄλλου, ἔπρεπε νὰ πεισθοῦν περὶ τοῦ ὅτι τὸ κράτος τοὺς περιβάλλει μὲ στοργήν, ἀγάπην καὶ ἀληθῆς (ὡς καὶ ἀνιδιοτελεῖς, μακρὰν πολιτικῶν σκοπιμοτήτων) ἐνδιαφέρον. Ἐχομεν δι' ἐλπίδος ὅτι ἀμφοτέρω οἱ ἀνωτέρω στόχοι ἐπετεύχθησαν καὶ θεωροῦμεν τὸ ἐπίτευγμα τοῦτο ὡς τὸ σημαντικώτερον καὶ οὐσιωδέστερον.

2. Ἐν πρώτοις, ἐκρίθη τελείως ἀπαράδεκτος ἡ ἔλλειψις ἐκ τῆς ναυτικῆς πρωτευούσης τοῦ πρώτου — κατ' οὐσίαν — ναυτιλιακοῦ κράτους εἰς τὸν κόσμον, ἐνὸς Μνημείου πρὸς τιμὴν τοῦ Ἄφανοῦς Ναυτικοῦ, τοῦ ἀπολέσαντος τὴν ζωὴν του εἰς τὴν θάλασσαν ἐν πολέμῳ καὶ ἐν εἰρήνῃ. Καὶ μὲ τὴν πολῦτιμον ὑλικὴν συνδρομὴν τοῦ Ο. Λ. Π. ἀνηγέρθη τὸ Μνημεῖον τοῦ Ἄφανοῦς Ναυτικοῦ εἰς τὴν Πειραικὴν Χερσόνησον, εἰς σημεῖον θεατὸν παρὰ τῶν εἰσερχομένων καὶ ἐξερχομένων τοῦ Λιμένος Πειραιῶς, πλοίων. Τοῦτο ἐκρίθη ὡς ἐλάχιστον χρέος τιμῆς πρὸς τοὺς ἐν θαλάσῃ ἀπολεσθέντας.

3. Ἐπετεύχθη ἡ «συμφιλίωσις» — θὰ ἔλεγον — μεταξύ κράτους καὶ Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν. Εἰς τοῦτο συνέβαλον βασικῶς αἱ πρὸς αὐτοὺς ὁμιλίαι καὶ αἱ μετ'

αὐτῶν ἐπαφαῖ τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ. Πέραν αὐτῶν συνέβαλε καὶ τὸ λελογισμένως εὐμενές, εὐγενές καὶ ἄνογον κλίμα ὅπερ ἐπεκράτησεν εἰς τὸ Υ. Ε. Ν.

4. Εἰς τὴν ἐνθάρρυνσιν τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν καὶ τὴν ἐπανασύνδεσίν των μετὰ τῆς πατρίδος καὶ τῆς οἰκονομίας μας συνετέλεσεν ἡ καθιέρωσις τοῦ 1969 ὡς «ἔτους τῆς Μεγάλης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας» μὲ πολλὰς καὶ ποικίλας ἐκδηλώσεις κατὰ τὴν διάρκειαν αὐτοῦ, ἐξ ὧν κυριώτεραι ὑπῆρξαν, ὁ γενόμενος ἐορτασμός ἐπὶ τῇ ὑψώσει τῆς κυανολευκοῦ εἰς τὸ 2000ὸν πλοῖον καὶ ἡ κατ' αὐτὸν ἀπονομὴ ἀναμνηστικῶν ἐμβλημάτων πρὸς 35 πλοιοκτικῆς, ὡς καὶ ἡ λειτουργία τῆς Διεθοῦς Ναυτιλιακῆς Ἐκθέσεως «Ποσειδώνια» εἰς τὸ Ζάππειον Μέγαρον.

5. Πλὴν τῶν ἐν Ἑλλάδι ἐπαφῶν καὶ συζητήσεων μεθ' Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, ὁ Υ. Ε. Ν. ἐπεσκέφθη αὐτοὺς εἰς Λονδίνον καὶ Νέαν Ὑόρκην, ἔνθα διεξήχθησαν λίαν ἐνδιαφέρουσαι συζητήσεις, ἰδίᾳ μετὰ τῆς ἐν Λονδίῳ Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας (Committee).

6. Ἐνίοτε ἀποδεικνύεται ὅτι μικραὶ ἀλλ' εὐγενεῖς χειρονομίαι ἔχουν σοβαρὸν ψυχολογικὸν ἀντίκτυπον. Τοιοῦτος ὑπῆρξεν ὁ προκληθεὶς διὰ τῶν συγχαρητηρίων τηλεγραφημάτων ἅτινα καθιερώθη ὅπως ἀποστέλλωνται εἰς τοὺς πλοιοκτικῆς τοὺς ὑποῦντας τὴν κυανόλευκον ἐπὶ τῶν ἀγοραζομένων ἢ ναυπηγουμένων νέων πλοίων των.

7. Αἱ σχέσεις μετὰ τοῦ Υ. Ε. Ν. καὶ Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν διεμορφώθησαν εἰς ὑψηλὸν ἐπίπεδον ἀμοιβαίας κατανοήσεως καὶ ἁρμονικῆς συνεργασίας τοῦ κρατικοῦ φορέως διατηρήσαντος τὴν ἀποφασιστικὴν γνώμην ἐπὶ παντὸς ἀναφύεντος ζητήματος.

8. Τὸ διαμορφωθὲν ὁμαλὸν κλίμα σχέσεων κράτους καὶ ἑλλήνων πλοιοκτητῶν εἶχεν ὡς συνέπειαν, ἀφ' ἑνὸς μὲν τὴν ἀθρόαν ὑψωσιν τῆς κυανολευκοῦ ἐπὶ ἑλληνοκτικῶν πλοίων καὶ ἀφ' ἑτέρου τὴν στενωτέραν ἐπαφήν τῶν πλοιοκτητῶν μὲ τὴν πατρίδα (παραμονὴ ἐν Ἑλλάδι, μεταφορὰ μέρους τῆς δραστηριότητός των, διενέργεια ἐπενδύσεων παρ' αὐτῶν εἰς τὴν βιομηχανίαν, τὸν τουρισμὸν καὶ τὸν οἰκισμὸν κ.ἄ.).

9. Πρὸς τοὺς Ἑλληνας ναυτικούς ἐπεδείχθη ἀληθὴς στοργή, ἀγάπη καὶ ἐνδιαφέρον. Ἡ αὔξησις τῶν ἀμοιβῶν των, τὰ λοιπὰ μέτρα ὑπὲρ αὐτῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, ἡ ταχύτης ἐξυπηρετήσεώς των, ἡ ἄμεσος χορηγήσις ὁδηγίων καὶ ἀπαντήσεων ἐπὶ προβλημάτων των, πάντα ταῦτα εἶχον ὡς συνέπειαν νὰ αἰσθανθοῦν οἱ ἀγωνισταὶ τοῦ κύματος τὸ κράτος πλησίον των, φιλικώτατα πρὸς αὐτοὺς διακεείμενον. Εἰς τοῦτο συνέβαλαν προσέτι αἱ ὀργανωθεῖσαι ἐορταί, αἱ ἐπὶ πλοίων ἐπισκέψεις, ἡ διανομὴ διαφωτιστικῶν διὰ τὸ ἐπάγγελμά των ἐντύπων, ἡ καθιέρωσις τοῦ 1970 ὡς ἔτους προλήψεως τοῦ ἐργατικοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος κ.ἄ.

10. Μετὰ τοῦ Υ. Ε. Ν. καὶ Ναυτεργατικῶν Ὀργανώσεων ἀνεπτύχθησαν ἐξαιρετοὶ σχέσεις συνεργασίας μὲ εὐμενέστατα ἀποτελέσματα ὑπὲρ τῶν ἐργαζομένων ναυτικῶν.

11. Γενικῶς δύναται νὰ λεχθῆ ὅτι τὸ ἰδανικὸν τῆς τριμεροῦς συνεργασίας (μεταξὺ Κράτους - ἐργοδοτῶν - ἐργαζομένων) ἐπετεύχθη κατὰ τρόπον ὑποδειγματικόν, ὁ δὲ κρατικὸς φορεὺς ἀπέβη ἡ πραγματικὴ γέφυρα συνδέσεως τῶν δύο πλευρῶν καὶ ρυθμίσεως τῶν μετὰ τοῦ των ζητημάτων.

12. Συστηματική προσπάθεια κατεβλήθη και προς την κατεύθυνσιν τῆς ναυτικοποιήσεως ὀλοκλήρου τοῦ ἑλληνικοῦ λαοῦ, τῆς διαφοτίσεως τῶν νέων και τῆς προσελεύσεως νέων ἐξ ὄλων τῶν περιοχῶν τῆς Ἑλλάδος εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Ἡ προσπάθεια αὕτη εἶχε διαρκῆ χαρακτῆρα, ἀλλ' ἔλαβε μορφήν ἐξάρσεως ἐπὶ ἓν τριήμερον κατ' Ὀκτώβριον τοῦ 1968, μὲ τὴν συνδρομὴν τῶν κατὰ τόπους πολιτικῶν, στρατιωτικῶν και ἐκπαιδευτικῶν ἀρχῶν, σημειώσασα ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα.

13. Εὐμενῆ ἀντίκτυπον εἶχον ὁμοίως αἱ καθιερωθεῖσαι κατὰ τὰ Χριστοῦγεννα Ἑορταὶ διὰ τὰ τέκνα τῶν ναυτικῶν, μετὰ διανομῆς δώρων, ὡς και αἱ κατὰ τὰ Χριστούγεννα, Πρωτοχρονιὰν και Πάσχα ἐπισκέψεις εἰς πλοῖα και ἀνταλλαγὴ εὐχῶν.

ΙΓ. Μέτρα διὰ τὴν προβολὴν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

1. Ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἀποτελεῖ τομέα δραστηριότητος ὅστις ἐνδιαφέρει ἀμέσως και ἐντόνως τὸ κράτος, λόγῳ τῆς κατ' ἐπανάληψιν ἐξαρθείσης πολλαπλῆς δι' αὐτὸ σημασίας τῆς, ἐθνικοπολιτικῆς, ἐθνικοαμυντικῆς και οἰκονομικῆς. Παρὰ τὴν σημασίαν ὅμως ταύτην ὁ τομεὺς οὗτος παρέμενεν ἄνευ τῆς δεούσης προβολῆς, ἥτις και ἀπέτελεσε οὐσιώδη μέρμναν τοῦ Υ. Ε. Ν.

2. Εἰς τὸ Υ. Ε. Ν. συνεστήθη — ὡς προαναφέρθη — Ὑπηρεσία Δημοσίων Σχέσεων και Τύπου τελοῦσα ὑπὸ τὴν ἄμεσον ἐποπτεῖαν τοῦ Ὑπουργοῦ Ε. Ν.

3. Ἡ προβολὴ τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐγένετο σὺν τοῖς ἄλλοις διὰ τῆς καθιερώσεως και τοῦ πανηγυρικοῦ ἑορτασμοῦ τοῦ 1969 ὡς Ἑτους τῆς Μεγάλης Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ τῆς λειτουργίας κατὰ τὰ ἔτη 1969 και 1970 τῆς διεθνoῦς ναυτιλιακῆς Ἐκθέσεως «Ποσειδώνια», διὰ τῆς συμμετοχῆς τοῦ Υ. Ε. Ν. δι' εἰδικoῦ περιπτέρου εἰς τὴν Διεθνή Ἐκθεσιν Θεσσαλονίκης, διὰ τῆς δημοσιεύσεως ἄρθρων εἰς τὸν ἡμερήσιον, περιοδικὸν και οἰκονομικὸν τύπον και εἰς εἰδικὰς διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἐκδόσεις, ἑλληνικὰς και ξένας, ὡς και ἄρθρων διὰ τῆς ἐτησίως ἐκδόσεως τοῦ Ο. Λ. Π., τοῦ Ο. Λ. Θ. και τῆς Δ. Ε. Θ.

4. Εἰς ἀμφοτέρω τὰ ραδιοφωνικὰ προγράμματα και τηλεοπτικὰ δίκτυα (ΕΙΡΤ και ΥΕΝΕΑ) καθιερώθησαν ἐκπρoμαὶ ναυτιλιακοῦ περιεχομένου ἀνελλιπῶς μεταδιδόμενα.

5. Μερίμνη τοῦ Υ. Ε. Ν. ἐγένοντο αἱ ἀκόλουθοι ἐκδόσεις : Π ρ ῶ τ ο ν : Τακτικαὶ περιοδικαὶ ἐκδόσεις : α) Μηνιαῖον Δελτίον Ἀπολογισμοῦ - Προγραμματισμοῦ. β) Τριμηνιαῖον Δελτίον Ἀπολογισμοῦ. γ) Ἐτήσιος Ἀπολογισμὸς Δραστηριότητος Υ.Ε.Ν. (εἰς ὀγκώδεις και ἐπιμελῶς ἐκδοθέντας τόμους διὰ τὰ ἔτη 1968, 1969, 1970). δ) Μηνιαῖον Δελτίον Πληροφοριῶν. ε) Διμηνιαία ἐκδοσις εἰς τὴν ἀγγλικὴν Greek Shipping News. στ) Ἐτήσιον Δελτίον Μελετῶν Υ.Ε.Ν. (εἰς κομψὰς και μὲ λίαν ἐνδιαφέρουσαν ὕλην ἐκδόσεις διὰ τὰ ἔτη 1969, 1970, 1971), ζ) Δελτίον Νόμων και Διαταγμάτων και η) Κωδικοποιήσεις τῶν διδομένων παρὰ τοῦ Υ. Ε. Ν. λύσεων ἐπὶ ναυτεργατικῶν διαφορῶν. Δ ε ὑ τ ε ρ ο ν : Ἐκτακτοὶ Ἐκδόσεις : α) Ναυτιλιακαὶ Ὁδηγία «Πλοηγός». β) Διεθνῆς Κῶδιξ Σημάτων. γ) Ἐγχειρίδιον πυρκαϊῆς (μετάφρασις ἐκ κειμένου τοῦ IMCO). δ) Ἐγκόλιον τοῦ Ἑλληνος

Ναυτικοῦ. ε) Κατάλογος Σηματολογημένων πλοίων, στ) Διεθνῆς Ἱατρικὸς Ὁδηγὸς διὰ τὰ πλοῖα, ζ) Ἡ Ἑλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία εἰς ἀριθμούς, ἔκδοσις Α' 1969, ἔκδοσις Β', 1970 (δαπάναις Ν. Ε. Ε.).

ΙΔ. Λοιπὰ ἀξιοσημεῖωτα μέτρα

Ι. Ἀσφάλις πλοίων ἐν περιπτώσει πολέμου εἰς τὸ πλαίσιον τοῦ ΝΑΤΟ

Πρόκειται περὶ θέματος σοβαρῶς ἀπασχολούντος τοὺς Ἑλλήνας πλοιοκτῆτας καὶ σοβαρώτατα ἀπασχολήσαντος τὴν Κυβέρνησιν καὶ τὰς Ἐν. Δυνάμεις μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸν κ. Πρωθυπουργόν. Τὸ θέμα τοῦτο παρηκολουθήθει ἐντατικῶς εἰς ὄλας του τὰς φάσεις καὶ ἤχθη εἰς ἱκανοποιητικὸν σημεῖον, ὥστε νὰ ὑποβοηθηθῇ οὐσιωδῶς ἡ ὀριστικὴ ἐπίλυσις του.

ΙΙ. Μέτρα κατὰ τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης

Ἡ Ἑλλὰς ὄφειλε, ὡς ἔπραξαν ὅλαι αἱ χῶραι, νὰ λάβῃ μέτρα κατὰ τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης, τοσοῦτ' ἄλλο καθ' ὅσον, ἐν περιπτώσει ρυπάνσεως τῶν ἀκτῶν της θὰ ὑφίστατο σοβαρὰν ζημίαν ἐξ ἀπόνεως τουρισμοῦ. Οὕτως, ἐψηφίσθη τὸ Ν. Δ. 915/1971 δι' οὗ ἠδξήθησαν σημαντικῶς τὰ ἐπιβαλλόμενα ἐν περιπτώσει ρυπάνσεως πρόστιμα, παρασχεθέντος τοῦ δικαιώματος ἐπιβολῆς προστίμου ἀπὸ 5 - 800.000 δρχ. εἰς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς καὶ ἀπὸ 800.000 - 50.000.000 δρχ. εἰς τὸν Ὑπουργὸν Ε. Ν. (μὲ δυνατότητα ἐφέσεως τοῦ τιμωρουμένου ἐν τῇ τελευταίᾳ ταύτῃ περιπτώσει ἐνώπιον τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου). Αἱ προβλεπόμεναι ποιναὶ ἐκρίθησαν ὡς ἀδυστηραὶ, ἀλλὰ δὲν ἔμενεν ἄλλη ὁδὸς διὰ τὴν ἀποτροπὴν τῶν ρυπάνσεων εἰ μὴ ὁ ἐκφοβισμὸς καὶ ἡ ἀπειλὴ τῆς ποινῆς.

ΙΙΙ. Σύστασις ἐπιτροπῶν παρὰ τῶ Ναυτικῶ Ἐπιμελητηρίου

Διὰ τὴν ὑποβοήθησιν τοῦ πολισιχιδοῦς ἔργου τοῦ Υ. Ε. Ν. καὶ διὰ τὴν καλυτέραν μελέτην καὶ προώθησιν ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου τῶν ἐνδιαφερόντων τοὺς Ἑλλήνας πλοιοκτῆτας ζητημάτων συνεστήθησαν παρὰ τῶ Ν. Ε. Ε. Ἐπιτροπαὶ Μελέτης ναυτιλιακῶν θεμάτων μὲ εἰδικώτερον σκοπὸν, τὴν ἐπιτυχεστέραν, διὰ τῆς συμμετοχῆς εἰδικῶν, ἐκπροσώπησιν τῆς Ἑλλάδος εἰς τοὺς διεθνεῖς ναυτιλιακοὺς ὀργανισμοὺς, τὴν ἐπεξεργασίαν εἰδικῶν τεχνικῶν θεμάτων καὶ τὴν μελέτην νομικῶν καὶ οἰκονομικῶν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας.

ΙΕ. Ἐπιτεύγματα

Ἐκάστη ἐπὶ μέρους πολιτικὴ κρίνεται ἐκ τῶν ἐπιτευγμάτων τὰ ὁποῖα ἐπιφέρει ὡς ἀποτελέσματα τῆς ἀσκίσεώς της, ταῦτα δὲ κρίνονται καθ' ἕκαστον ἐκ τῶν τεθέντων (καὶ ἀναφερθέντων εἰς παρ. Α') στόχων. Οὕτως ἀπὸ 20-6-68 μέχρι 24-8-71 (ἐν μεγίστῃ δυνατῇ συντομίᾳ):

1. Ἡ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον χωρητικότης ἠδξήθη ἀπὸ 8.400.000 κ.ο.χ. εἰς

15.200.000 (αύξεις κατά 80 %). Συμφώνως πρὸς τὰ στοιχεία τοῦ Lloyd's Register of Shipping μεταξύ Ἰουλίου 1969 - Ἰουλίου 1970 ἡ Ἑλλάς ἐσημείωσε τὴν μεγαλύτεραν εἰς ποσοστὸν παγκοσμίως αὐξησιν χωρητικότητος (27, 6%), μὲ δευτέραν τὴν Λιβερίαν (14 %) καὶ τρίτην τὴν Ἰαπωνίαν (12,6 %).

2. Τὸ σημαντικώτερον ἐπίτευγμα ὑπῆρξεν ὅτι ἐδημιουργήθη ροπή πρὸς τὴν κυανόλευκον. Οὕτω, τὸ ποσοστὸν τῶν τιθεμένων ὑπὸ τὴν ἐθνικὴν μας σημαίαν νεοαποκτωμένων ὑφ' Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν σκαφῶν (δι' ἀγορᾶς ἢ ναυπηγήσεως), τὸ ὅποιον τὸ 1964 ἀνῆρχετο εἰς 19,7 %, τὸ 1965 εἰς 0,6 %, τὸ 1966 εἰς 53,7 % καὶ τὸ 1967 εἰς 10,4 %, ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1968 εἰς 56,5 %, κατὰ τὸ 1969 εἰς 63 % καὶ κατὰ τὸ 1970 εἰς 62 %. Ὁ δρόμος πρὸς τὰ ἐθνικὰ Νηολόγια ἠνοιξεν ὀριστικῶς.

3. Ἐκ παραλλήλου ἐσημειώθη πρόοδος εἰς τὴν ἐπιδίωξιν ἀνανεώσεως τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου. Οὕτως, ἐνῶ κατὰ τὸ 1966 τὰ πλοῖα ἡλικίας κάτω τῶν 5 ἐτῶν ἀντεπροσώπευον ποσοστὸν 14,1 % τοῦ συνόλου, τὰ δὲ ἄνω τῶν 20 ἐτῶν ποσοστὸν 36,7 %, διὰ τὸν Φεβρουάριον 1971 τὰ ἀνωτέρω ποσοστὰ (ἀντιστοίχως) ἦσαν 27,6 % καὶ 19,1 % (τὸ τελευταῖον τοῦτο λίαν ἐντυπωσιακόν).

4. Τὸ εἰσρέον ἐκ τῆς Ναυτιλίας συνάλλαγμα διεμορφώθη ὡς ἀκολούθως εἰς ἑκατομμύρια δολλαρίων : 1966 : 182,5 — 1967 : 214,4 — 1968 : 242,9 — 1969 : 242,1 — 1970 : 269,8 — 1971 : 346,4. Ἡ αὐξησης αὕτη τοῦ 1971 ἐσημειώθη παρὰ τὴν ἐν τῷ μεταξύ ἐκπάσασαν ναυτιλιακὴν κρίσιν, λόγῳ καὶ τῶν χορηγηθεισῶν αὐξήσεων τῶν ἀμοιβῶν τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν ἐργοδοτῶν καὶ ἐργαζομένων.

5. Ἐπετεύχθη ἡ στενωτέρα σύνδεσις τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας μετὰ τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας: α) Ἄνω τῶν 350 ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ὑπὸ ξένας ἐπωνυμίας ἀλλὰ καλυπτουσῶν ἑλληνικὰ συμφέροντα ἐγκατεστάθησαν ἐν Ἑλλάδι. β) Πολλαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις μετέφερον ὀλόκληρον ἢ σοβαρὸν μέρος τῆς δραστηριότητός των εἰς τὴν χώραν μας. γ) Ὑπὸ πολλῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἀνηγέρθησαν κτίρια διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν ἐδρῶν καὶ τῶν γραφείων των. δ) Οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆται προέβησαν εἰς ἀξιολόγους ἐν Ἑλλάδι ἐπενδύσεις εἰς τὴν βιομηχανίαν, τὸν τουρισμὸν καὶ τὸν οἰκισμὸν. ε) Εἰς ὅλα τὰ ἐκδοθέντα ὁμολογιακὰ δάνεια οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆται, ἀλλὰ καὶ οἱ Ἕλληνες ναυτικοί, μετέσχον διὰ γενναίων ἀγορῶν ὁμολογιῶν. στ) Οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆται ἔρχονται συχνὰ πλέον καὶ παραμένουν ἐπὶ πολὺ εἰς τὴν πατρίδα καὶ τὰς ἰδιαιτέρας τῶν πατρίδας. 7) Οἱ Ἕλληνες ναυτικοὶ ἀπέκτησαν τὴν ροπὴν καταθέσεως τῶν οἰκονομῶν των εἰς ἑλληνικὰς τραπέζας. Οὕτω, κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1968 αἱ παρ' ἑλληνικαῖς τραπέζαις καταθέσεις των ἀνῆρχοντο εἰς 1.413.000 δολ. καὶ αἱ εἰς τὸ Στεγαστικὸν Ταμιευτήριον εἰς 8.039.000 δολ., τὰ δὲ ἀνωτέρω μεγέθη (ἀντιστοίχως) ἦσαν, διὰ τὸ τέλος 1969, 6.917.000 καὶ 18.441.000 δολ. καὶ διὰ τὸ τέλος 1970, 23.800.000 δολ. καὶ 35.091.000 δολ.

6. Συμφώνως πρὸς τὰ ἀναφερθέντα ἀνωτέρω εἰς παρ. ΣΤ'. ἤρχισε δημιουργουμένη καὶ ἔφθασεν εἰς ἱκανοποιητικὸν σημεῖον ἢ ἀπαραίτητος ναυτιλιακὴ ὑποδομὴ τῆς χώρας.

7. Ὅμοίως συμφώνως πρὸς τὰ σημειούμενα ἀνωτέρω εἰς παρ. Ζ' ἠκολού-

θήθη ὀρθή καὶ ἐπωφελῆς διὰ τὸ σύνολον Ναυτεργατικὴ καὶ Κοινωνικὴ Ναυτιλιακὴ πολιτικὴ.

8. Ὁ Ἑλληνικὸς Λαὸς ἐγνώρισε τὴν Ναυτιλίαν του, ἠσθάνθη ὑπερηφάνειαν δι' αὐτήν, ἠσθάνθη ἐν τῷ συνόλῳ του ὡς ναυτικὸς καὶ θαλασσινός. Οἱ ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ἐργαζόμενοι ναυτικοὶ οἱ ὅποιοι τὸ 1966 ἀνῆρχοντο εἰς 36.547, ἀνῆλθον κατὰ τὸ 1970 εἰς 48.639, τὸ δὲ σύνολον τῶν ἐργαζομένων ναυτικῶν ἐπὶ ἐλληνοκτῆτων πλοίων (ἀδιακρίτως σημαίας), τὸ ὅποιον κατὰ τὸ 1966 ἀνῆρχετο εἰς 62.467 ἔφθασε κατὰ τὸ 1970 εἰς 81.202. Ἐξ ἄλλου, οἱ νέοι ἀπογραφόμενοι ναυτικοὶ οἱ ὅποιοι κατὰ τὸ 1966 ἦσαν 4.119 ἀνῆλθον κατὰ τὸ 1969 εἰς 16.868, κατὰ τὸ 1970 εἰς 12.186 καὶ κατὰ τὸ 1971 εἰς 11.110.

9. Ὁ Πειραιεύς, ἡ ναυτικὴ πρωτεύουσα τῆς χώρας κατέστη μέγα διεθνoῦς ὀλκῆς ναυτιλιακὸν κέντρον, με σφύζουσαν δραστηριότητα καὶ ἔκδηλον οἰκονομικὴν πρόοδον.

10. Εἰς τὰς διεθνεῖς ναυτιλιακὰς σχέσεις ἐπρυτάνευσε τὸ πνεῦμα τῆς συνεργασίας, ἐπ' ὠφελείᾳ ὅλων. Ἡ Ἑλλάς εἰς ὅλους τοὺς διεθνεῖς ὀργανισμοὺς διεδραμάτισε τὸν — ὄν ὄφειλεν ἄλλωστε — σοβαρὸν ρόλον καὶ μετέσχε δι' ἐκπροσώπων τῆς εἰς συνεδρίας, συζητήσεις καὶ τὴν λήψιν ἀποφάσεων. Ὁ σεβασμὸς καὶ ἡ ἀναγνώρισις τῶν ξένων πρὸς τὴν μικρὰν χώραν μας ἦτις κατέστη κατ' οὐσίαν ἡ πρώτη ναυτιλιακὴ δύναμις εἰς τὸν κόσμον εἶναι τι τὸ δεδομένον.

ΙΣΤ. Τελικὸν συμπέρασμα

Ἐκ πάντων τῶν ἀνωτέρω συνάγεται ὅτι ἡ ἐφαρμοσθεῖσα Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ ἦτο ἡ ἐνδεδειγμένη. Ὑπὲρ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐδημιουργήθη θαλωρηθὴ διὰ τὴν ἀνάπτυξίν τῆς, ἣτις εἶχε τὰς εὐμενεῖς ἐπιπτώσεις τῆς ἐπὶ τοῦ ἐθνικοῦ συνόλου, χωρὶς τὸ κλίμα τοῦτο νὰ ἐπιτρέπη ἄσυδοσίας. Ὁ Ἕλλην πλοιοκτήτης ἠξιοποιήθη κατὰ τὸν προσφορώτερον τρόπον, ἐπ' ὠφελείᾳ τοῦ ἐθνικοῦ γοήτρου, τῆς διεθνoῦς μας προβολῆς καὶ τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας. Αἱ ὀλίγα ὑπὲρ αὐτοῦ παραχωρήσεις (ἀναπόφευκτοὶ ἐν ὄψει τῶν συνθηκῶν αἰτινες ἐδημιουργήθησαν διὰ τοῦ καταφυγίου τῶν σημαίων εὐκαιρίας κλπ.) ἦσαν μικρᾶς σημασίας ἐναντι τῶν γενικωτέρων ὠφελειῶν αἰτινες ἐπετεύχθησαν. Πέραν δὲ τῶν ἀμέσων ὠφελειῶν πρέπει νὰ ὑπολογισθοῦν καὶ αἱ ἔμμεσοι καὶ ἀπώτεροι τοιαῦται, οὐχὶ μικροτέρας ὅμως σημασίας. Ἐξ ἄλλου, ἐκερδήθη ἡ ὑπόθεσις τῶν ναυτικῶν μας, τοὺς ὁποίους ξένοι πρὸς τὰ ἄληθῆ αὐτῶν συμφέροντα ἐπεδίωκον νὰ ὀδηγήσουν μακρὰν τῆς ἐννοίας τῆς πατρίδος. Αἰσθάνονται ἤδη αὐτοὶ τὸ κράτος ἐγγύς των, ὡς προστάτην των, ὡς ἐκφραστὴν στοργῆς καὶ εἰλικρινoῦς ἀγάπης. Ἡ μεγάλη λεωφόρος τῆς ἐπιτυχίας καὶ τῆς διατηρήσεως τῆς ναυτιλιακῆς πρωτοπορίας διηνοίγει διὰ κοινῆς προσπαθείας κράτους — πλοιοκτητῶν — ναυτικῶν. Ἡ Ἑλλάς, διακρινομένη πάντοτε διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπίδοσίν τῆς καὶ τὸν ἰσχυρὸν τῆς ἐμπορικὸν στόλον, κατέστη σύγχρονον καὶ μέγα ναυτιλιακὸν κράτος, με εὐρείας προοπτικᾶς, ἐπιτρεπούσας τὴν αἰσιόδοξον ἐνατένισιν τοῦ μέλλοντος.